AÉRO JOURNAL

N°18
BIMESTRIEL
AVR - MAI 01

L'AÉRONAUTIQUE NAVALE EN GUERRE 1939 - 1940

La mort de Richthofen

Le 3/33 *Périgord*

Les écoles de pilotage républicaines

M 4873 - 18 - 39,00 F - RD

© F.A. Tilley 2001

Breguet Bizerte n° 4 (« La Résolue »)
Escadrille E9
Berre, début 1940.

Breguet Bizerte n° 23
Escadrille E2
Lanvéoc-Poulmic, mai 1940.

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

De l'uniformité naquit l'ennui

De la diversité naîtront les ennuis, répondront en chœur les éditeurs et les industriels de la maquette plastique.
En effet, dès que l'un d'eux lance une nouvelle série, son choix va immanquablement se poser sur l'un de ces trois avions : le Bf 109, le Spitfire et le P-51 Mustang. Oh ! évidemment, rien ne l'empêche de s'intéresser en priorité au Fokker D.XXI. C'est sûr qu'il va faire un tabac aux Pays-Bas et en Finlande, mais entre un marché de vingt millions d'habitants et celui du monde anglo-saxon (vingt fois plus important), le choix est vite fait. La question ne se pose d'ailleurs même pas.
Beaucoup de lecteurs et de maquettistes reprochent aux professionnels leur manque cruel d'imagination. Il existe tant d'avions dont la maquette ou la monographie n'a jamais été proposée sur le marché, alors que pour le Bf 109 ou le Spitfire, il en existe plusieurs centaines. Comment justifier une cent-unième maquette d'un Bf 109 ?
Quand on sait que l'investissement nécessaire à la sortie d'un livre ou d'une maquette se chiffre par milliers, voire dizaines de milliers d'euros, on ne peut en vouloir à l'éditeur ou au fabricant de chercher à limiter son risque financier.
Il faut comprendre que l'édition et la maquette plastique répondent exactement aux mêmes lois que tous les autres systèmes économiques, à commencer par ceux qui régissent l'industrie du disque. Le mécanisme est très simpliste : plus le nom du produit est connu, plus le produit se vend; plus il se vend, moins il peut être mauvais. Dans ces conditions, la qualité intrinsèque du produit importe peu, dans la mesure où il est forcément bon s'il se vend – *so many people can't be wrong*. Reste donc à vendre. Pour cela, il faut faire connaître le nom du produit... La boucle est bouclée.
On a beau jeu de rejeter la responsabilité de ce cercle vicieux sur le créateur. Le consommateur se révèle parfois encore plus frileux dans son comportement. Il achète moins volontiers des produits dont il connaît peu ou mal le nom. Cela vaut autant pour un tube de dentifrice que pour la maquette du Beriev Be-2. Car, après tout, s'il existe autant de livres et de maquettes différents sur le Bf 109, c'est que quelqu'un les achète !
Amusez-vous à pratiquer un petit sondage. Dans une réunion de maquettistes chevronnés, demandez à chacun quel est son avion préféré. Ma main à couper que le 109 arrive loin en tête !

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 18 – Avril - mai 2001

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00028.
Commission paritaire : 77345
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution.
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Reponsable de la publication pour la Belgique : J-Ph. Tondeur, Av. Fr. Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :
AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry 32500 Fleurance
(Tél : 05.62.06.03.00 - fax : 05.62.64.05.22 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : 5,95 euros (France métropolitaine)

Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 Petite chronique d'une aéronavale en guerre

Parent pauvre de l'aviation militaire française, l'Aéronautique navale a eu à faire face à une situation pour laquelle ses moyens n'étaient pas plus adaptés que ses équipages formés.

Première époque :	Un destin hésitant	p. 6
Deuxième époque :	L'attente	p. 8
Troisième époque :	Le temps des victoires	p. 13
Quatrième époque :	L'enfer	p. 17
Cinquième époque :	Panique à Boulogne	p. 22
Sixième époque :	Dernières missions dans le Nord	p. 25
Septième époque :	Bombes sur Berlin	p. 30
Huitième époque :	Face aux Italiens	p. 31

38 Les écoles de pilotage républicaines

Pendant la guerre d'Espagne, le problème de former des pilotes de remplacement se pose de manière aigue aux Républicains.

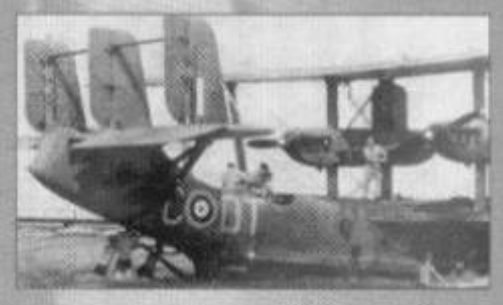
43 Le dernier vol du Baron Rouge

L.e 21 avril 1918 disparaissait Manfred von Richthofen, le plus grand as de la Grande Guerre, le fameux Baron Rouge. Rolf Steiner reconstitue sa dernière journée et son dernier combat.

52 Le « Périgord » dans les poches

Mis sur pied pour effectuer des missions d'observation au-dessus des poches de l'Atlantique, le GR 3/33 *Périgord* est surtout équipé de matériel de « récup ».

57 Les Singapore des mers du Sud



Manquant de moyens de lutte antisousmarine, les Néo-Zélandais récupèrent quatre Short Singapore qu'ils vont utiliser depuis les îles Fidji.

59 La chasse française (18) : le GC I/5
(1ère partie, 09.39 - 06.40)

Le GC I/5 est une unité mythique au sein de l'armée de l'Air, non seulement en raison de son palmarès qui la classe en tête des groupes de chasse de la période de 39/40, mais aussi en raison de la personnalité exceptionnelle de quelques-uns de ses pilotes.

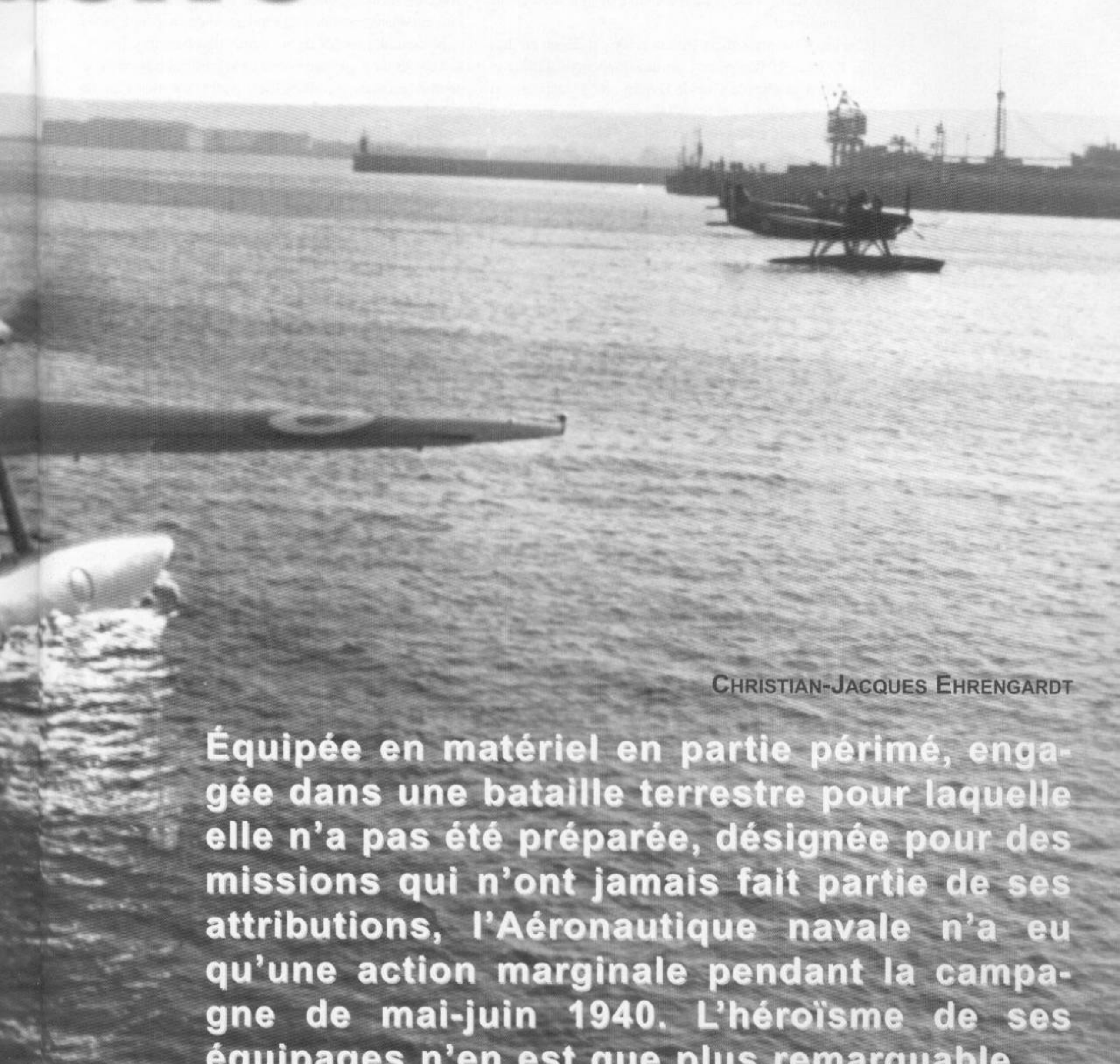
Nouvelle adresse électronique (e-mail) :

aeroeditions@free.fr

Petite chronique aéronavale en gu

(1939 - 1940)

e d'une uerre



CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT

Équipée en matériel en partie périmé, engagée dans une bataille terrestre pour laquelle elle n'a pas été préparée, désignée pour des missions qui n'ont jamais fait partie de ses attributions, l'Aéronautique navale n'a eu qu'une action marginale pendant la campagne de mai-juin 1940. L'héroïsme de ses équipages n'en est que plus remarquable.

PREMIÈRE ÉPOQUE
UN DESTIN HÉSITANT

L'idée d'une force aérienne navale remonte aux origines de l'aéronautique militaire. Comment des marins auraient-ils pu rester insensibles à ces drôles de machines capables de régler le tir de leur artillerie navale et de localiser la flotte ennemie ? À ces deux vocations plutôt passives, la jeune Aéronautique maritime ne tarde pas à en ajouter une troisième, résolument offensive. En effet, la constante amélioration des performances des aéronefs offre à la Marine une arme redoutable de lutte aéronavale et antisousmarine.

L'aviation navale, officiellement créée par décret en date du 12 mars 1912, connaît un développement rapide et important pendant la Grande Guerre : de 13 appareils et 200 hommes au 1er août 1914, ses effectifs passent à 1 264 aéronefs et 11 000 hommes au 11 novembre 1918.

Le porte-avions : une formule sans lendemain

Cette euphorie n'a qu'un temps. Le retour à la paix impose d'inévitables restrictions budgétaires. On démobilise, on vend, on casse, on brûle... Un an après la cessation des hostilités, l'Aéronautique maritime se replie sur elle-même. L'Amirauté perd son engouement. Elle ne le retrouvera que grâce aux exploits individuels de quelques pionniers, parmi lesquels figure en bonne place le légendaire lieutenant de vaisseau Paul Teste. Héros de la guerre, prisonnier et évadé, il se tue accidentellement en 1925, emportant dans la tombe son rêve d'être le premier aviateur à franchir l'Atlantique. Entretemps, il aura posé les jalons de l'aviation embarquée.

Le projet de faire décoller des avions depuis des navires n'est pas nouveau. René Caudron arrache son type J du pont aménagé du croiseur *Foudre* le 8 mai 1914, plus de trois ans et demi après les Américains et les Anglais. S'il existe quelques bâtiments spécialisés pendant la guerre, le problème majeur – la récupération des aéronefs – reste à résoudre.

Après la guerre, la Marine est bien décidée à poursuivre ses expériences. En 1919, deux types de porte-avions sont définis : le « centre mobile », du type *Amiral Aube*, un navire mixte avec pont d'envol à l'avant et grues de mise à l'eau à l'arrière, et le bâtiment « d'aviation d'escadre », du type *Béarn*, avec pont d'envol permettant la récupération des aéronefs par appontage. En même temps, trois escadrilles d'escadre sont créées : AC1 (chasse), AR2 (reconnaissance) et HC1 (hydravions de chasse). Une mission est envoyée à bord du porte-avions britannique *Argus* et ses conclusions positives conduisent à la transformation du *Béarn* en avril 1920. Paul Teste effectue lui-même les premiers essais d'appontage entre le 20 et le 24 octobre 1920.

Toutefois, cette expérience ne rencontre pas que des partisans enthousiastes. Certains s'indignent de ce qu'une partie importante des crédits de la marine, déjà bien insuffisants, soit détournée pour transformer de si précieux bâtiments de combat en unités trop spécialisées dont la vocation s'inscrit avec peine dans la stratégie des escadres de haute mer. En outre, l'évolution rapide de la technologie rend hasardeuse toute solution retenue pour l'achèvement du *Béarn* et la commande éventuelle d'autres porte-aéronefs. L'Amirauté étudie en parallèle un projet moins coûteux.

Le porte-hydravions : une formule sans avenir

Une voie nouvelle est tracée lorsque Penhoët met au point une catapulte à air comprimé. L'Amirauté envisage alors de doter ses principaux bâtiments de ligne d'une telle installation, qui permettrait de se dispenser des coûteux porte-avions. Le croiseur *Primauguet* inaugure avec succès la formule en 1927. Fin 1930, Penhoët a livré seize catapultes.

Cependant, on en revient aux travers constatés avec les porte-hydravions : comment récupérer les appareils après leur mission ? On pense tenir une solution en équipant les navires d'une rampe d'amerrissage. Il s'agit d'une toile épaisse, longue de douze mètres *et* large de huit, que le navire traîne dans son sillage. Des bandes transversales offrent une certaine résistance propre à freiner l'hydravion. Il ne reste plus qu'à le hisser à bord grâce au mât de charge. Ça, c'est la théorie, car en pratique, l'opération s'avère aussi longue que délicate. D'abord, la mise à l'eau de la rampe prend du temps et il faut ensuite une bonne dose d'adresse au pilote pour ne pas la manquer, ni écraser le nez de son appareil sur la poupe du navire. En outre, la mer doit être calme et le bâtiment filer à une vitesse maximale de 15 nœuds, autant de conditions difficiles à réunir en temps de guerre, ainsi que l'illustrera l'intervention de l'aviation des croiseurs le 12 juin 1940.

En 1929, la Marine n'en lance pas moins un porte-hydravions spécialisé, le *Commandant Teste*, sans doute techniquement réussi, mais qui se révèle trop lent et trop vulnérable pour être intégré à une escadre de haute mer. Malheureusement, le *Béarn* se trouve dans une situation identique et le premier soin de l'Amirauté sera de le transformer en transports d'avions.

À partir de 1936, la France manifeste un regain d'intérêt envers le porte-avions. Cependant, les nombreux projets examinés témoignent de l'hésitation qui prévaut en haut lieu. Enfin autorisés en 1937, les *Joffre* et *Painlevé* ne seront jamais achevés.

Le *Commandant Teste* dans le port de Beyrouth, en mars 1940. (ECPA)

Lutte d'influence

Encore hésitante sur sa doctrine d'emploi, l'Aéronautique maritime finit par trouver un cadre juridique à son développement. En 1925, le ministère Painlevé fait voter une loi sur le statut naval, qui organise l'aviation maritime en définissant ses missions. Cependant, la création du ministère de l'Air en 1928 fait vaciller ce fragile édifice. Le ministre de l'Air, Laurent-Eynac, en voulant s'arroger tous les droits sur ce qui vole, se heurte à la franche hostilité de la rue Royale, qui met en avant la spécificité de ses missions. Il faut attendre deux décrets, principalement celui du 22 août 1936, pour que les attributions de chaque arme soient clairement précisées.

La responsabilité de l'Aéronautique navale est confiée au ministère de la Marine, tandis que celui de l'Air conserve sous sa coupe une aéronautique dite de coopération maritime, formée par des unités passées à l'armée de l'Air et mises à la disposition de la Marine. Les bases sont réparties entre l'Air et la Marine. L'Air garde toutes ses prérogatives en matière de matériel et d'armement (sauf en ce qui concerne les armes purement navales, comme les torpilles ou les bombes à perforation). Sur la demande de la Marine, qui définit ses propres cahiers des charges, l'Air fait construire les avions. Quand il s'agit d'hydravions, tout se passe à peu près bien. Ce n'est pas tout à fait le cas dès lors que la Marine cherche à s'équiper en appareils terrestres.

Sans être réellement tendus, les rapports avec l'Air sont rendus délicats par les graves déficits en avions de combat modernes. L'Air a alors tendance à s'adjuger les matériels les plus performants et à doter la Marine de ses propres laissés-pour-compte. Par exemple, alors que l'état-major général de la Marine se voit autoriser à passer une commande directe aux États-Unis de 90 Douglas DB-7 comme éclaireurs de combat (DM Marine n° 1932 du 21.10.39), l'Air a déjà préempté cette commande à son profit (décision du... 11.10.39).

Une force hétérogène et vieillissante

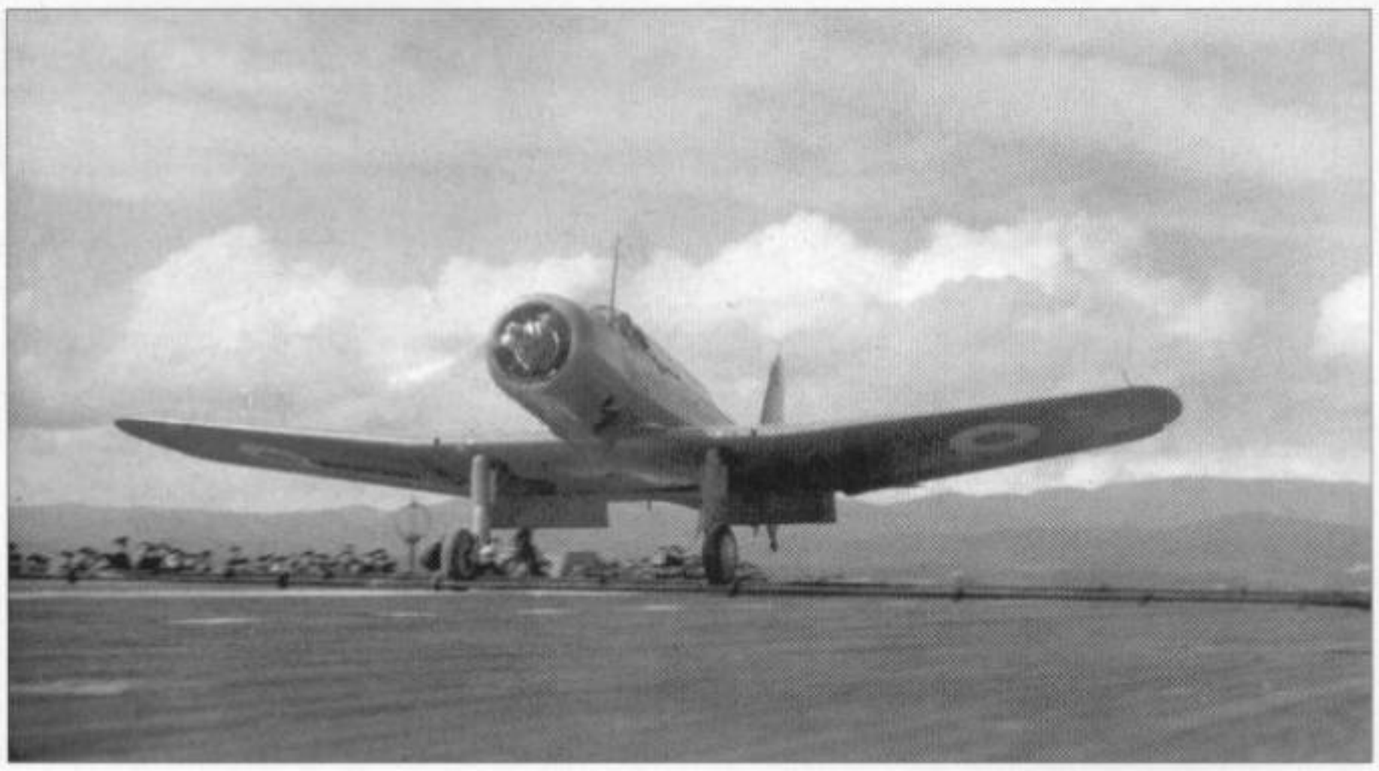
C'est dans ces structures que l'Aéronautique navale se prépare à la fin des années trente à l'éventualité d'un nouveau conflit. Cependant, lorsque celui-ci éclate, en septembre 1939, sa situation est encore plus inquiétante que celle de l'armée de l'Air – ce qui n'est pas peu dire. Ses forces sont alors réparties en deux escadres volantes, une aviation embarquée et quatre régions maritimes, pour un total de 377 appareils et 10 000 hommes environ. On dénombre une trentaine de types d'appareils différents; c'est à la fois la force et la faiblesse de l'Aéronautique navale.

S'il est vrai que pour assurer des missions d'une extrême variété, elle a besoin d'un matériel spécifique, cette diversité constitue un véritable cauchemar pour l'approvisionnement en rechanges. La plupart des modèles ne sont produits qu'en petite série et certaines unités n'alignent qu'un seul et unique appareil.

Son chef, le contre-amiral Lartigue, possède sous ses ordres une force disparate, mais surtout vieillissante. La plupart des unités sont mobilisées sur du matériel périmé. Les plus mal loties sont les formations de chasse et de bombardement côtier. Ce n'est, à vrai dire, pas une surprise. Pour ce type d'appareils, l'Aéronautique navale dépend entièrement de l'armée de l'Air et la tentation de cette dernière est grande de « moderniser » sa cousine maritime avec des avions dont elle ne veut pas ou plus. Elle n'y résistera pas.

Ainsi, la chasse hérite de Potez 631 puis de Bloch 151, estimés, à juste titre, impropres aux missions de guerre par leurs anciens utilisateurs. Ainsi, l'aviation de bombardement récupère les Loire-Nieuport 411 que l'armée de l'Air a jugés trop lents, trop vulnérables et trop mal armés (à la décharge de cette dernière, l'Aéronautique navale a commandé des L-N.401 et des Vought 156F d'origine américaine, à peine plus performants). La modernisation de l'Aéronautique navale interviendra en juin 1940, c'est-à-dire beaucoup trop tard et la quasi totalité des missions auront été effectuées sur un matériel périmé ou inadapté.

Dès le mois de septembre 1939, de nombreuses escadrilles sont mises sur pied *ex nihilo*. Tout au moins, en théorie, car les effectifs ne sont pas illimités et l'expansion est freinée par les trop faibles cadences de l'industrie aéronautique française. Certaines escadrilles sont simplement créées par transformation de sections d'entraînement. Même si entre septembre 1939 et mai 1940, le parc d'escadrilles passe de 28 à 50, le nombre d'avions en première ligne reste sensiblement identique. Des commandes passées aux États-Unis, l'Aéronautique navale ne recevra que 40 Vought 156F et autant de Martin 167F rétrocédés par l'armée de l'Air avant l'armistice.



Un Vought 156F de l'escadrille AB1, piloté par le lieutenant de vaisseau Mesny, lors des essais de qualification à bord du *Béarn* en rade d'Hyères en avril 1940.
Si le *Béarn* fut désarmé dès le début du conflit, il est intéressant de noter que certains porte-avions britanniques n'étaient ni plus récents ni plus rapides et que leurs avions embarqués étaient tout aussi peu performants que les nôtres à cette époque. C'est au niveau de la doctrine d'emploi que se situe la différence.
(Photo J-G. Dubessey de Contenson)

Le Dewoitine D.510 n° 350 de l'escadrille AC3 à Hyères, début 1940.
Pour les appareils terrestres, l'Aéronautique navale entre en concurrence directe avec l'armée de l'Air qui fait tout son possible pour retenir les matériels les plus modernes à son profit.
(Collection Aéro-Journal)

Aéronautique navale

DEUXIÈME ÉPOQUE
L'ATTENTE

Comme pour l'armée de l'Air, la période de la « Drôle de Guerre » est mise à profit par l'Aéronautique navale pour renforcer la quantité et la qualité de son matériel. Il n'entre pas dans notre propos de détailler les nombreux changements intervenus dans l'ordre de bataille pendant ces huit mois et nous renvoyons nos amis lecteurs à l'excellent ouvrage de Lucien Morareau (1).

Les escadrilles de l'Aéronautique navale (AN) sont réparties selon six spécialités principales : le bombardement d'assaut, la chasse, le bombardement, l'exploration, la surveillance et le torpillage. Ces spécialités sont conformes aux attributions de l'AN, mais la pression des événements opèreront une confusion avec celles de l'armée de l'Air.

Ordre de bataille de l'Aéronautique navale
3 septembre 1939

1ère région maritime				
1S1	Cherbourg-Chantereyne	5	CAMS 55	LV Hourdin
T2	Cherbourg-Chantereyne	10	Laté 298	LV Amiot
2ème région maritime				
E6	Lanvoéc-Poulmic	3	Laté 523	CF Bernard
E8	Lanvéoc-Poulmic	1	Pz-CAMS 141	-
2S1	Lanvéoc-Poulmic	3	CAMS 55	LV Kervella
		3	GL-812	
3ème région maritime				
E3	Berre	4	Bre Bizerte	CC Caseneuve
E5	St Raphaël	5	Bre Bizerte	CC Bellando
3S1	Hyères	8	GL-812	LV Tellier
3S2	Cuers	4	LeO C.30	EV Châtel de Brancion
F1B	Berre	2	LeO H-257bis	LV Guillard
B1	Berre	11	LeO H-257bis	LV Traub
B2	Berre	8	LeO H-257bis	LV Fournier
B3	Berre	11	LeO H-257bis	LV Echinard
T1	Berre	10	Laté 298	LV Cambon
4ème région maritime				
E2	Bizerte-Karouba	5	Bre Bizerte	LV Duval
E7	Bizerte-Karouba	6	Loire 70	LV Lacoste
4S1	Bizerte-Karouba	8	CAMS 55	LV Durand
Flottilles embarquées				
F1A	Lanvéoc-Poulmic	1	PL-101	CC Corfmat
AB1	Lanvéoc-Poulmic	4	PL-7	LV Mesny
AB2	Lanvéoc-Poulmic	12	PL-101	LV Lorenzi
AC1	Lanvéoc-Poulmic	12	D.376	LV Ferran
AC2	Hyères-Le Palyvestre	15	D.373/376	LV Folliot
F1H	St Mandrier	1	Loire 130	CC Kilian
HB1	St Mandrier	8	Laté 298	LV Baron
HC1	St Mandrier	10	Loire 210	LV Ziegler
HS1	St Mandrier	6	Loire 130	LV Le Roux
Afrique du Nord et Outre-mer				
E1	Port-Lyautey	5	Bre Bizerte	LV Mornu
E4	Dakar	4	Laté 301/2	LV Durand
Section	Fort-de-France	4	GL-812	EV Evin
Section	Papeete	1	CAMS 37	CC Brachet
		2	CAMS 55	
Escadre de l'Atlantique				
1ère division de ligne				
HS2		8	Loire 130	
HC2		3	Loire 210	
4ème division de croiseurs				
HS4		9	Loire 130	
Escadre de la Méditerranée				
1ère division de croiseurs (HS5)		6	Loire 130	
2ème division de croiseurs (HS5)		4	Loire 130	
3ème division de croiseurs (HS3)		6	Loire 130	
		2	GL-812	
Forces navales d'Extrême-Orient				
Marine Indochine		1	Loire 130	
Suffren		2	Loire 130	
Lamotte-Picquet		1	Pz 452	
Primauguet		1	GL-832	
Avisos coloniaux		1	Pz 452	
		3	GL-832	
Bâtiments non endivisionnés				
Jeanne d'Arc		2	Loire 130	
Surcouf		1	MB-411	
Avisos coloniaux		2	GL-832	
		1	Pz 452	

Les escadrilles d'assaut-bombardement (AB)

Prévues pour être embarquées à bord des futurs porte-avions *Joffre* et *Painlevé*, les escadrilles AB représentent le pendant maritime aux unités de bombardement en piqué dont aurait dû se doter l'armée de l'Air – qui, entre-temps, a choisi une autre voie, celle du bombardement en vol rasant. De ce fait, cette dernière qui se rend rapidement compte des graves lacunes du Loire-Nieuport LN-411 qu'elle a commandé (faible vitesse, charge offensive dérisoire) l'abandonne à l'AN qui a déjà pris en compte la version navale, dénommée L-N 401.

Le bombardement en piqué, très en vogue à la fin des années trente, ne peut pas laisser la Marine indifférente, qui voit dans cette méthode une possibilité de frapper les navires ennemis avec une précision diabolique. Les inconvénients de L-N.401 apparaissent mineurs au regard des défenses mises en œuvre par l'ennemi potentiel (la Kriegsmarine ne possède pas encore de porte-avions). La Marine a également passé commande de 40 Vought 156F, un choix étonnant alors que le Douglas SBD Dauntless, bien plus performant, est déjà en service au sein de l'US Navy.

Lors de la déclaration de guerre, seules les escadrilles AB1 et AB2 existent. Elles viennent d'être débarquées du porte-avions *Béarn*, jugé inapte aux opérations au sein d'une escadre de haute mer – les Britanniques prouveront avec l'*Argus*, notamment, que ce vieux porte-avions aurait pu rendre lui aussi d'immenses services. L'AB3 est créée le 22 novembre 1939 et l'AB4, prévue pour toucher les L-N.411, le 1er janvier 1940.

La chasse et la redoutable *flak* allemandes ne laisseront aucune chance à ces appareils. Ni l'un ni l'autre ne possèdent le moindre blindage (la plaque de 5 mm incorporée au dossier du siège du L-N.411 est transpercée par une mitrailleuse légère à 50 mètres !) ni de réservoirs auto-obturants, une innovation technique récente encore inconnue des industriels français. Avec un moteur suintant l'huile et surchauffant à haut régime, le Loire-Nieuport plafonne à 380 km/h, malgré la dépose du canon de 20 mm. Légèrement plus rapide (420 km/h), le Vought connaît beaucoup de soucis avec son armement offensif et défensif.

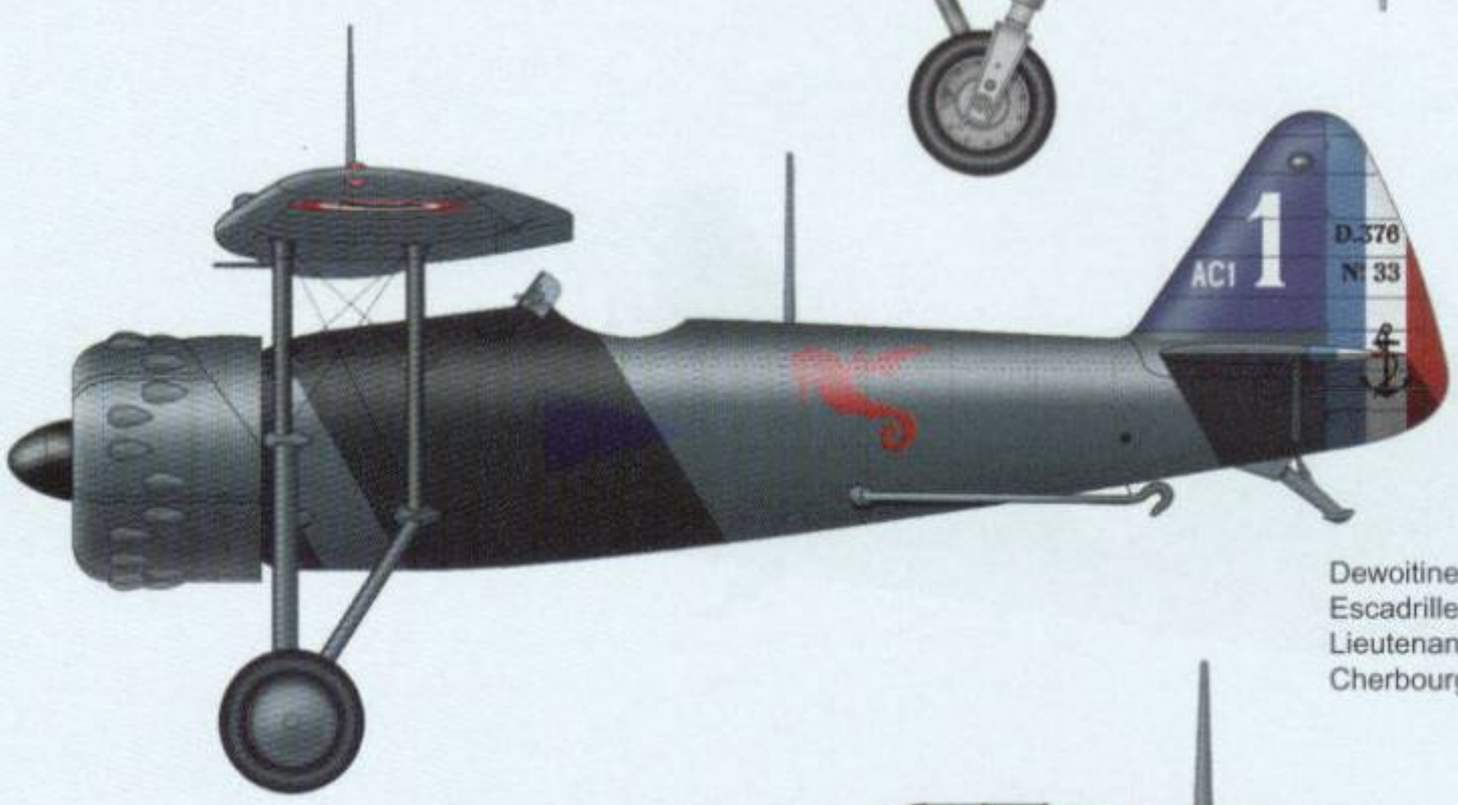
Les escadrilles de chasse (AC, HC)

En septembre 1939, il devient plus qu'urgent de pourvoir au remplacement des Dewoitine 373 et 376, dont la place se trouve davantage dans un musée qu'en première ligne. Oui, mais avec quoi ? L'armée de l'Air, qui connaît un dramatique déficit en matière d'avions de chasse modernes, n'a guère que les Potez 631 des deux groupes de coopération maritime (GC I/8 et II/8) à offrir.

Début janvier 1940, les premiers Potez 631 lâchés par le GC II/8 sont réceptionnés par l'escadrille AC1, tandis que l'AC2 récupère ceux du GC I/8 un mois plus tard. Le 6 mars, ces deux escadrilles forment la flottille F1C, confiée au capitaine de corvette Jozan. Alignant 17 appareils, la flot-

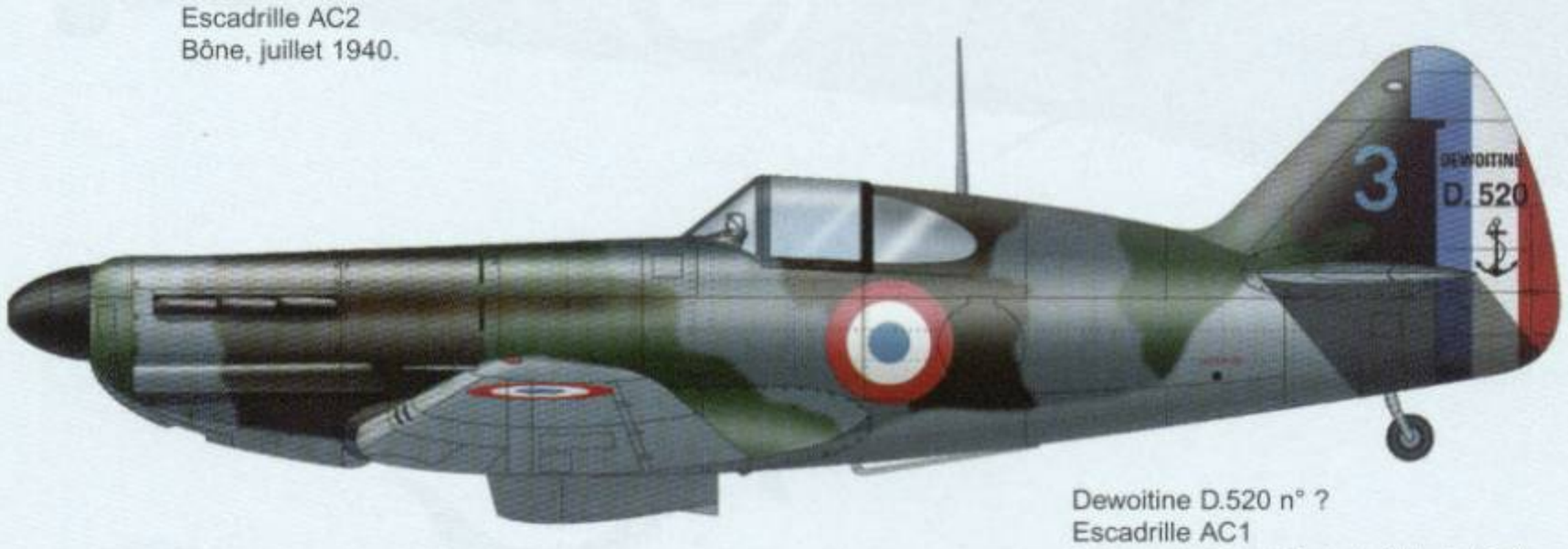
(1) *L'Aéronautique Navale Française de septembre 1939 à juin 1940* – L.Morareau – Lela Presse, 1994.

Dewoitine D.510 n° 344
Cours de chasse de Saint-Raphaël
Accidenté à Agen, le 19 juin 1940.

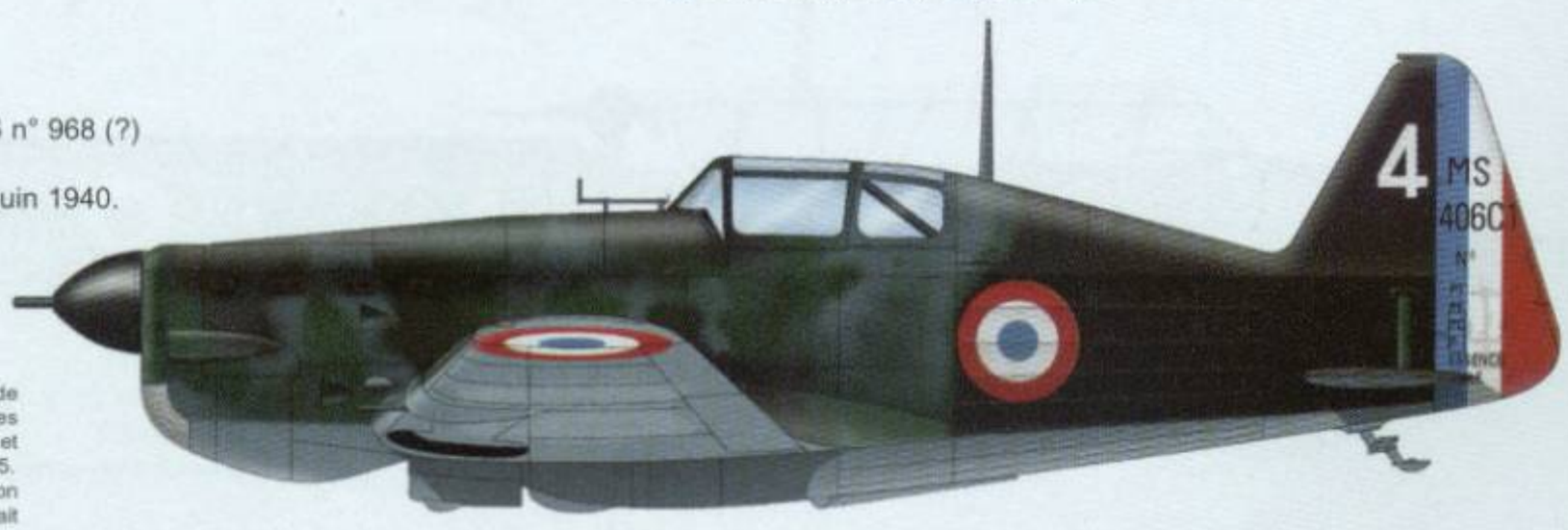


Dewoitine D.376 n° 31
Escadrille AC1
Lieutenant de vaisseau Ferran
Cherbourg-Querqueville, novembre 1939.

Bloch 151 n° ?
Escadrille AC2
Bône, juillet 1940.



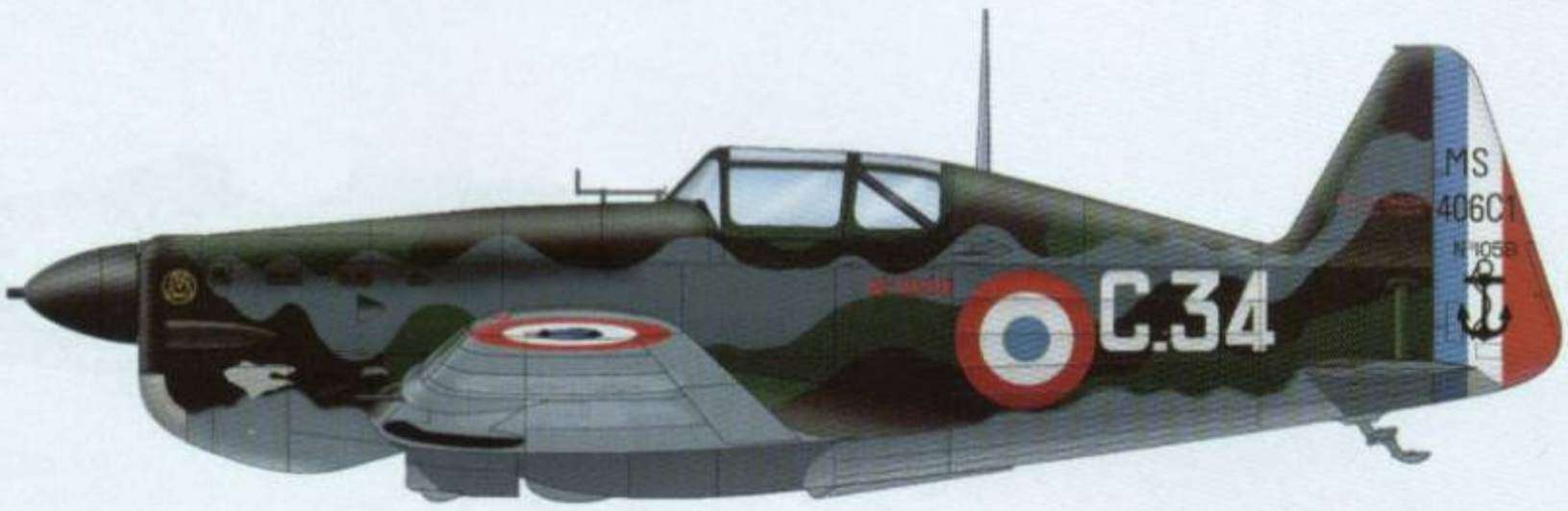
Dewoitine D.520 n° ?
Escadrille AC1
Campo dell'Oro (Corse), 24 juin 1940.



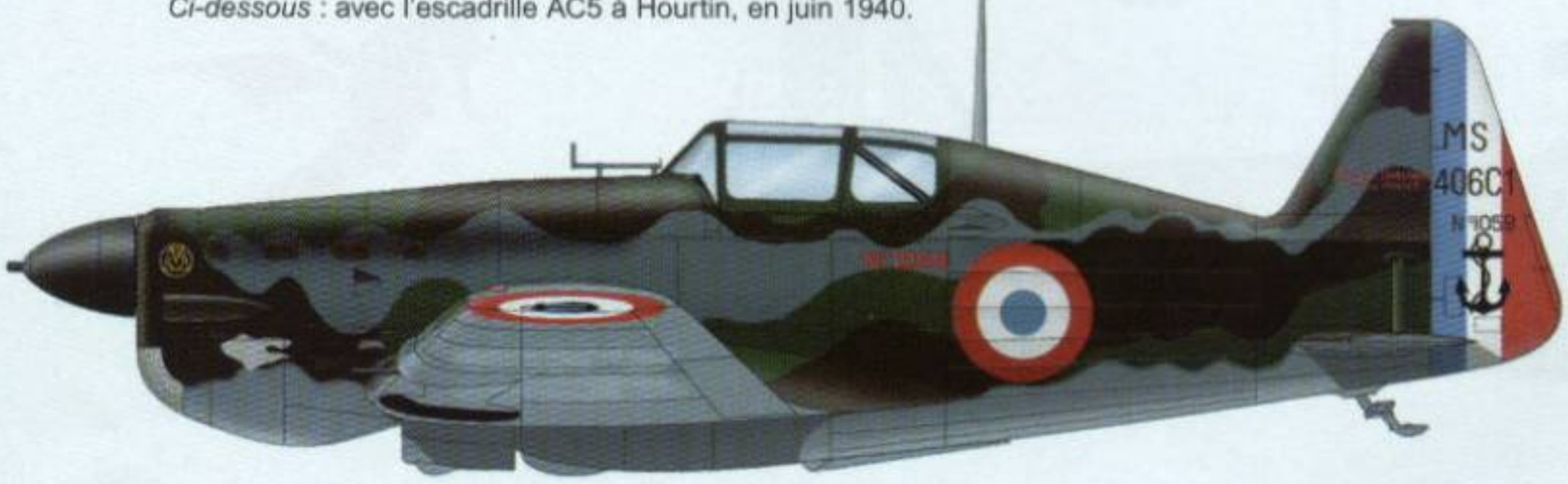
Morane-Saulnier MS.406 n° 968 (?)
Escadrille AC5
Capturé à Rochefort en juin 1940.

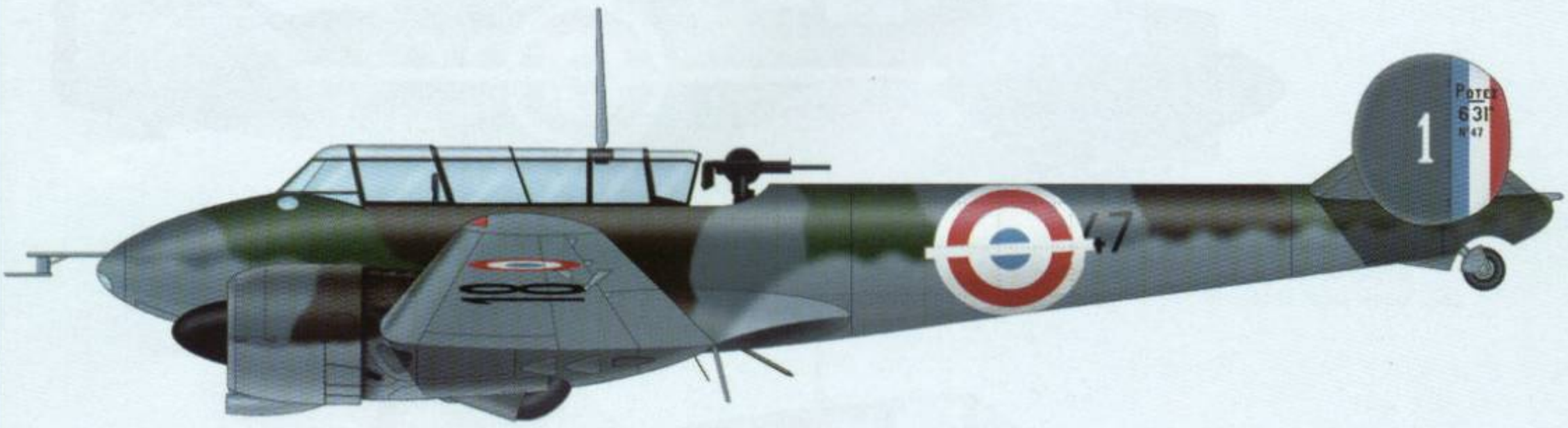
Cet appareil figure parmi de nombreux avions de l'Aéronautique navale capturés à Rochefort par les Allemands. On ignore toutefois s'il s'agit bien du n° 968 et si oui, s'il avait été effectivement affecté à l'escadrille AC5. Le fait que la partie arrière du fuselage, où aurait figuré son ancien code du cours de chasse de St-Raphaël (C-02), ait été repeinte milite en faveur de cette hypothèse.
On ignore aussi si l'appareil était armé, l'angle de prise de vue de la photo n'autorisant aucune certitude.

© P-A. Tilley - 2001

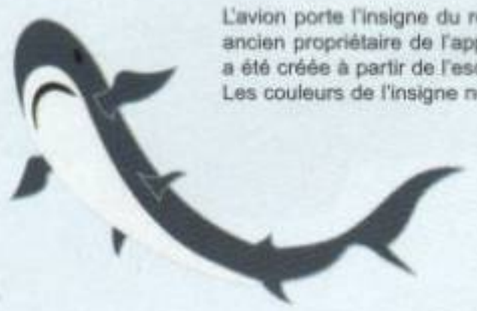


Deux profils du Morane-Saulnier MS.406 n° 1059
Ci-dessus : avec le cours de chasse de Saint-Raphaël, replié à Hourtin en mai 1940.
Ci-dessous : avec l'escadrille AC5 à Hourtin, en juin 1940.

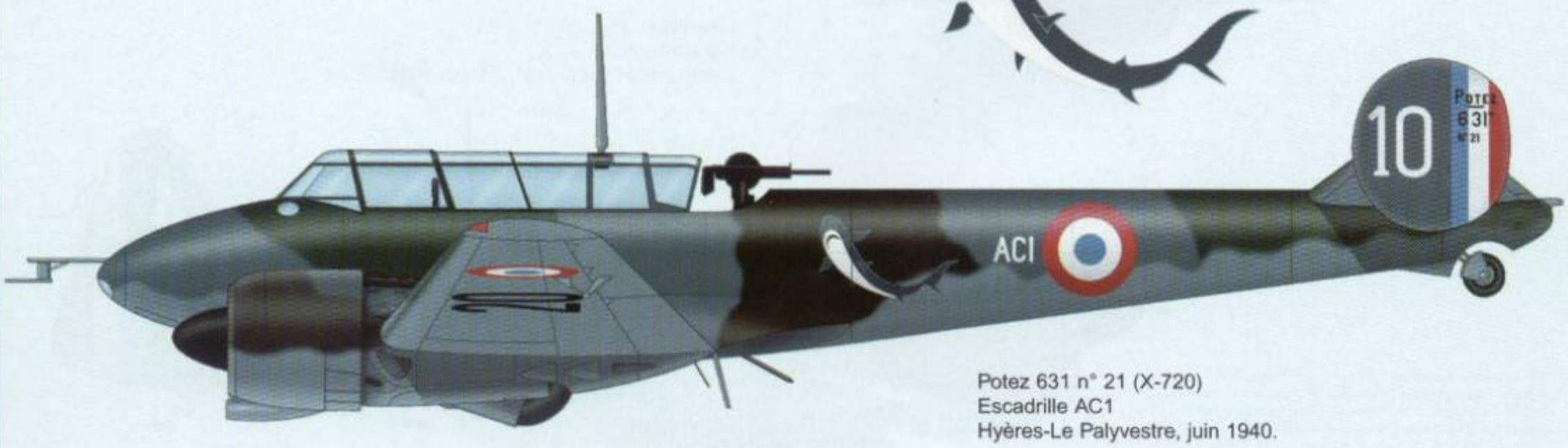




Potez 631 n° 47 (X-618)
Escadrille AC1
Lieutenant de vaisseau Ferran
Avion capturé à Cherbourg, en juin 1940.



L'avion porte l'insigne du requin de la 3ème escadrille du GC II/8, ancien propriétaire de l'appareil. Rappelons que cette escadrille a été créée à partir de l'escadrille 3C1 de l'Aéronautique navale. Les couleurs de l'insigne ne sont pas standards.



Potez 631 n° 21 (X-720)
Escadrille AC1
Hyères-Le Palyvestre, juin 1940.

© P-A. Tilley - 2001

tille se trouve sur le terrain de Calais-Marck le 10 mai 1940 où, avec le GC II/8, elle est placée sous les ordres du capitaine de vaisseau Montrelay, répondant au nom délicieusement irrespectueux de commandant FADA (forces aériennes et de défense aérienne). Le 13 mai, l'AC2 est « renforcée » par six Bloch 151. La véritable modernisation de la F1C n'intervient que le 20 juin, lorsqu'elle est entièrement transformée sur Dewoitine D.520 – il est trop tard.

L'existence de l'escadrille HC1 et du groupement HC2 est aussi brève que la carrière de leur matériel, l'hydravion de chasse Loire 210. Les insuffisances notoires de l'appareil, l'anachronisme du concept du chasseur embarqué et deux accidents entraînent la dissolution des deux unités en novembre 1939.

Les équipages de ces deux formations forment le noyau de la nouvelle escadrille AC3, armée le 1er décembre 1939 à Cuers sur... Dewoitine D.510. En avril 1940, elle est transformée sur Bloch 151.

L'escadrille 5AC est mise sur pied le 20 juin 1940, avec les pilotes du Cours de chasse, des Morane 406 de « récup » et quatre Bloch 151 non armés.

L'escadrille AC4 n'a aucune existence légale, ce qui n'empêchera pas ses pilotes de collecter quelques D.520 pour les convoyer entre Toulouse et Hyères.

Les escadrilles de bombardement (B)

Comme le démontre dans les faits la résiliation du contrat de l'hydravion de torpillage Loire-Nieuport 10 en date du 10 décembre 1939, l'EMGM a rapidement compris l'avantage que procuraient les bombardiers terrestres pour des missions spécifiques aux forces aéronavales, comme le torpillage et l'exploration maritime. Il n'était pas question à cette époque d'engager ces appareils au-dessus du « plancher des vaches », mais la tournure tragique des événements en mai 1940 contraindra le haut commandement français à faire flèche de tout bois. On verra dans quelles conditions.

Les escadrilles de bombardement de l'Aéronautique navale sont, en septembre 1939, dans le même triste état que celles de l'armée de l'Air. D'ailleurs, les LeO H-257bis et 258 sont communs aux deux armes (les GB I/25 et II/25 de l'armée de l'Air, qui en sont équipés, étant considérés comme des unités de coopération maritime). L'Air ayant exercé son droit de préemption sur les Douglas DB-7 commandés par la Marine, cette dernière tente d'obtenir une rétrocession de Martin 167F. En tout, 40 sont affectés à l'Aéronautique Navale entre le 23 mai et le 19 juin. Ils équipent les escadrilles B3, 4B et 14E. Aucune ne sera engagée en opérations.

En octobre 1939, la Marine a passé commande de 48 (puis 68) LeO 451M, se différenciant du modèle standard de l'Air par quelques modifications mineures. Un seul est pris en compte; pour des raisons de standardisation de la production, ce sont dix appareils identiques à ceux de l'armée de l'Air qui sont récupérés par l'Aéronautique navale avant l'armistice. Début juillet, ils sont repliés à Casablanca pour former une éphémère escadrille 1B avant d'être stockés.

L'escadrille B5, officiellement créée le 18 mai 1940, est équipée de trois Farman 223.4 civils réquisitionnés. Un seul (le *Jules-Verne*) est armé avant l'armistice. Il est le premier avion allié à bombarder Berlin. Cette mission est en fait dictée par les circonstances, car le rôle des unités de bombardement est limité aux interventions au large des côtes, dans le but d'interdire aux bâtiments ennemis l'accès aux atterrages.

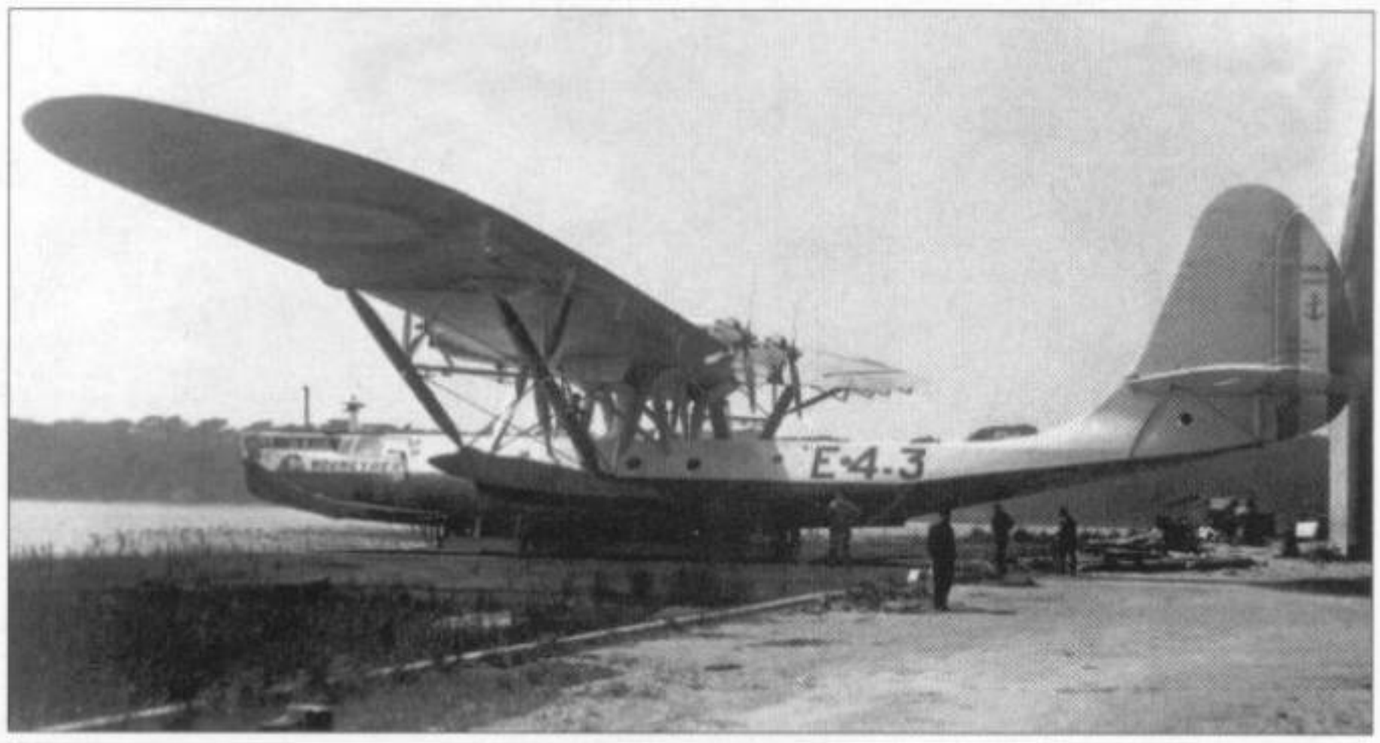
Les escadrilles de torpillage (T, HB)

Curieux destin que celui de ce remarquable hydravion qu'est le Laté 298. Bien campé sur deux flotteurs démesurés, il a promené sa silhouette si particulière au-dessus de tous les points chauds, du Cotentin à Dunkerque, des rivages nord-africains aux ports italiens. Il a été employé dans tous les rôles imaginables : reconnaissance, bombardement horizontal et en semi-piqué, de jour comme de nuit, lutte antichar, lutte antisousmarine et même... chasse. Le plus étonnant de l'histoire reste qu'il n'a jamais été utilisé dans le rôle pour lequel il avait été conçu, le torpillage ! Par un curieuse ironie du sort, le seul Laté 298 idéalement placé pour attaquer des navires ennemis n'était pas armé de torpille ce jour-là...

Lors de la déclaration de guerre, il n'existe que trois escadrilles de torpillage (T1, T2 et HB1), auxquelles viennent ensuite s'ajouter les HB2 (13.09.39), T3 (15.09.39) et T4 (15.01.40).

Les escadrilles de surveillance (S, HS)

La surveillance côtière est confiée à toutes sortes d'appareils, terrestres, hydravions à coque et à flotteurs, à voilure fixe ou tournante. C'est la spécialité qui met en œuvre le



En haut :
l'industrie aéronautique française a longtemps bénéficié des recherches entreprises pour satisfaire les besoins de l'Aéropostale, en particulier en matière d'hydravions à coque à long rayon d'action.
Le Latécoère 302 n° 3 (*Mouneyrès*) est l'un des descendants de la *Croix-du-Sud* de Mermoz. Cet appareil, avec deux autres Laté 302 et un Laté 301, est affecté à l'escadrille E4 du lieutenant de vaisseau Durand Couppel de Saint Front, basée à Dakar.
(DR)

Ci-dessus :
une silhouette habituelle dans les bases aéronavales des années trente : le Breguet Bizerte (ou «BB »), une machine rustique mais efficace. On voit ici le n° 25 de l'escadrille E5, qui est détruit dans le port de Casablanca le 24 février 1940.
Il est noter que la marine n'utilisera jamais la dénomination de Breguet 521.
(ECPA)

Aéronautique navale

Ce superbe Potez 540, le n° 236 immatriculé F-APEU, était celui réservé au ministre de la Marine.
Comme beaucoup d'autres avions de l'Aéronautique navale, il fut abandonné à Rochefort en juin 1940, où il tomba intact entre les mains des Allemands.
On note l'ancre sur la dérive, la flamme tricolore sous l'immatriculation de flanc, ainsi que les deux ancres entrecroisées à l'avant du fuselage.
Conformément aux instructions, le numéro de série avait été effacé.
(ECPA)

plus grand nombre de types d'avions périmés, mais qui remplisssent leur tâche avec d'autant plus d'efficacité que les sous-marins allemands se montrent discrets. Les escadrilles de surveillance ne sont pas prioritaires pour le rééquipement en matériel moderne et la plupart traversent la « Drôle de Guerre » sans transformation.
En revanche, les groupements tactiques (HS) embarqués à bord des plus beaux fleurons de la Marine française disposent déjà en septembre 1939 du Loire 130, une machine exceptionnelle, robuste et fiable.

Les escadrilles d'exploration (E)

Pour l'exploration, l'Aéronautique navale s'appuie essentiellement sur des hydravions. La plupart des escadrilles sont équipées en Breguet 521 Bizerte, un trimoteur biplan dérivé du Short Calcutta de 1930. Bien que techniquement dépassée, la machine est robuste et fiable. Il existe également des hydravions militarisés, développement de modèles civils, comme les Laté 302, 521/522/523 et le seul et unique Potez-CAMS 141, utilisés pour la reconnaissance maritime à longue distance en raison d'une autonomie allant de 15 à 20 heures, une performance exceptionnelle pour l'époque.
Lors de la déclaration de guerre, il existe huit escadrilles d'exploration; au 10 mai 1940, on en compte quatre de plus (l'escadrille E12 ayant eu une existence virtuelle).

Les opérations pendant la « Drôle de Guerre »

On passera rapidement sur les attaques de baleines et autres mammifères marins, courantes dans toutes les aéronavale du monde, surtout au début des opérations.
Le 8 septembre 1939, l'enseigne de vaisseau Pierlot, à bord d'un Gourdou-Leseurre GL-812 de l'escadrille 3S1, attaque en semi-piqué un kiosque à demi-émergé au large des îles d'Hyères. Deux autres appareils le rejoignent et constatent une tache de mazout. Il convient de préciser qu'une flaque d'huile n'a jamais constitué la preuve irréfutable de la destruction d'un sous-marin. On en a parfois retrouvé à l'emplacement où des avions avaient bombardé d'innocentes baleines.
Le 9 septembre se produit un incident tragi-comique. Deux Laté 298 de l'escadrille T2 (T2-9, enseigne de vaisseau Domergue et T2-8, maître Gobert) décollent de Cherbourg pour rallier Boulogne. Leurs ordres sont formels : en cas de rencontre avec un submersible allemand, tirer quelques rafales de mitrailleuse et rendre compte. Un point, c'est tout. Pas question de lancer la torpille dont ils sont armés, arme totalement inefficace contre un sous-marin et d'ailleurs munie d'une goupille de sécurité qui ne peut être ôtée qu'au sol. Or, en baie de Seine, les équipages repèrent deux sillages suspects. Ils appliquent les ordres à la lettre et se posent à Boulogne avec la satisfaction du devoir accompli.
Mais, l'amiral Castex, commandant en chef des forces maritimes du Nord, est tout surpris d'apprendre que ses pilotes ont manifesté un manque évident d'agressivité en présence d'un sous-marin ennemi (le rapport fait même état de *quatre* sous-marins). Des hydravions de surveillance dépêchés sur les lieux ne décèlent aucune activité suspecte et en déduisent qu'il doit s'agir de paisibles cachalots égarés. Pour l'amiral, cela ne fait aucune différence et il convoque les deux pilotes. Domergue se lance dans de longues explications, tentant de convaincre l'amiral qu'il lui était impossible d'attaquer un périscope avec une torpille réglée à une immersion de trois mètres. D'ailleurs, ajoute-t-il avec maladresse, la goupille de sécurité était en place.
L'amiral prend fort mal la plaisanterie. Quoi ? Moins d'une semaine après la déclaration de guerre, ses aviateurs se promènent avec des armes inertes ! Des rapports circonstanciés sont exigés à tous les échelons de la hiérarchie. Tous concluent que la torpille est une arme délicate, dangereuse en cas d'amerrissage rugueux ou de largage intempestif. Inefficace contre un sous-marin, elle ne peut être lancée qu'au large des côtes avec quelques chances de succès.
Castex, qui n'est pas un aviateur, n'est nullement convaincu par ces explications et estime que tout aurait dû être tenté, y compris une attaque à la torpille. Les sanctions qui se veulent exemplaires tombent : l'enseigne de vaisseau Jourdain, commandant en second de la T2, reçoit un blâme, tout comme le commandant aéro de la 1ère région maritime et le commandant de la BAN de Cherbourg, qui en plus, laissent leur poste dans l'aven-

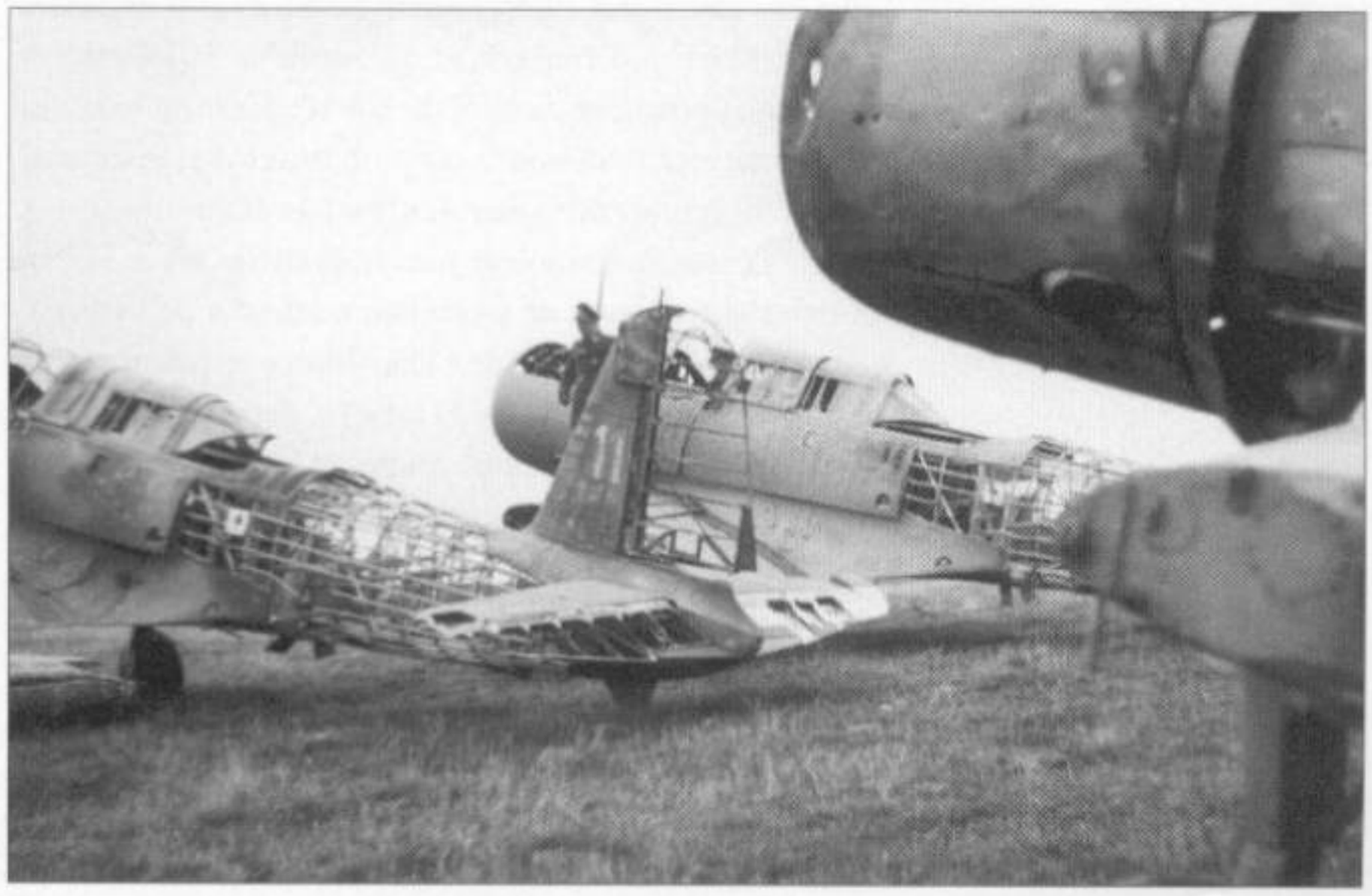
ture. Des deux pilotes, Domergue sera « promu » à la tête de la section de liaison de Chartres.
Les équipages conçoivent un système de dégoupillage en vol, dont personne n'aura jamais l'occasion de vérifier l'efficacité. Ordre est donné de remplacer la torpille par deux bombes pour la lutte antisousmarine. Les équipages pensent, non sans raison, que les chances d'envoyer un sous-marin par le fond avec deux bombes de faible calibre sont à peine meilleures qu'avec une torpille, dégoupillée ou non... Cette décision sera lourde de conséquence, comme on le verra lors de l'attaque de la flotte italienne.
Le 12 septembre, le Laté 523 *Algol* (lieutenant de vaisseau Mathon) de l'escadrille E6 attaque un submersible à la bombe lors d'une protection de convoi au large de Penmarc'h, sans résulat. Six jours plus tard, tombé en panne d'essence, l'*Algol est* contraint à un amerrissage au large d'Ouessant. À la suite d'une fausse manœuvre lors du remorquage, il est endommagé et doit être sabordé.
Le 10 octobre, le maître Pascal de l'AB2, à bord de son Levasseur PL-101, bombarde un submersible au large de Penmarc'h. Comme une flaque de mazout et des débris sont repérés à la surface de la mer, il est crédité de sa destruction. Cependant, aucun *U-Boot* n'a été perdu ce jour-là (le U-12 l'a été, mais en Manche le 8 octobre, pour une cause inconnue).
La psychose du périscope va ensuite se calmer quelque peu, c'était sans doute le temps d'adaptation nécessaire aux marins-aviateurs pour passer du temps de paix au temps de guerre. En outre, beaucoup d'unités vont être transformées ou créées et être occupées à plein temps à l'entraînement.
Dernière alerte au submersible le 14 avril 1940, lorsque deux V.156F de l'AB3 s'en prennent à un périscope au large de la côte hollandaise, par chance sans résultat, car s'il agit bien d'un sous-marin, c'est le O-10 néerlandais !

TROISIÈME ÉPOQUE
LE TEMPS DES VICTOIRES

Le 10 mai 1940, tandis que les marins-aviateurs ont les yeux rivés à la ligne d'horizon, l'ennemi arrive dans leur dos. Le rôle de l'Aéronautique navale dans la bataille qui va suivre peut être qualifié de marginal. Mais, comment pourrait-il en être autrement, dans la mesure où trois avions sur cinq et trois escadrilles sur quatre sont dédiés aux missions spécifiques qui constituent la seule raison d'être de cette aviation ? Tandis que la majeure partie des équipages est condamnée à suivre de manière passive les événements qui se déroulent sur terre, une fraction d'entre eux va être engagée aux côtés d'une armée de l'Air aux abois. Ce n'est pas le moindre paradoxe de constater que ce sont ces avions périmés dont l'Air ne voulait plus, qui vont subir le choc de plein fouet, aux mains d'équipages qui n'ont pas été tout à fait préparés aux missions qui les attendent.
Au cours de la première semaine des combats, l'AN engage une partie de son aviation dans le cadre de la « manœuvre Dyle », en protection des convois dans l'embouchure de l'Escaut. Y participent les unités mises à la disposition de l'amiral Nord et placées sous l'autorité du capitaine de vaisseau Montrelay (le fameux « commandant FADA »). L'armée de l'Air, répondant de mauvaise grâce aux demandes insistantes de l'amirauté, a placé le GC II/8 et ses 35 Bloch 152 sous les ordres du capitaine de corvette Jozan, commandant la F1C qui partage le même terrain de Calais-Marck. La flottille n'a perçu que 25 Potez 631 sur les 26 promis, mais comme 7 d'entre eux sont très fatigués et 4 ne pourront jamais être remis en état faute de rechanges, elle n'aligne que 14 appareils le jour de l'offensive allemande.

10 mai

Malgré leur mise en état d'alerte la veille au soir, les armées françaises sont prises au dépourvu par l'attaque allemande. C'est notamment le cas de l'escadrille AB3, dont les Vought 156F ont été méticuleusement rangés dans le grand hangar du terrain d'Alprech. Quatre bombes font écrouler le toit et déclenchent un incendie qui réduit les douze appareils de l'escadrille à l'état de masses informes. Repliée sur Lanvéoc-Poulmic, l'AB3 ne reviendra au front que le 20 mai et son retrait précipite le transfert de l'AB1 de Hyères à Alprech.
Réveillé très tôt par le bruit de nombreux avions, le capitaine de corvette Jozan donne l'ordre de décoller à ses pilotes et à ceux du GC II/8 vers 4h20. Au moment où le premier Bloch 152 s'envole, un chapelet de bombes s'abat sur la piste. Au milieu du bombardement, les Potez 631 de Jozan, du lieutenant de vaisseau Folliot et des enseignes de vaisseau Graignic et Jacoubet parviennent à prendre l'air. Tous, ou presque, sont encore en pyjama sous leur combinaison de vol.
Graignic poursuit un Heinkel, mais sans pouvoir l'approcher car son train refuse de rentrer. Il arrive néanmoins à se mettre en position de tir en profitant d'un changement de cap du bombardier. Il vide ses chargeurs sans grand succès, son Potez n'étant armé que d'un canon de 20 et d'une mitrailleuse de 7,5.



Le 10 mai à l'aube, le ciel tombe sur la tête de l'escadrille AB3 – ou plutôt, des bombes allemandes sur le toit du hangar d'Alprech où sont soigneusement rangés les Vought 156F. En quelques minutes, l'incendie réduit les douze appareils de l'escadrille à l'état de carcasses tordues et noircies.
(ECPA)

Le Potez 631 n° 31 détruit à Cherbourg-Querqueville avant le repli de la F1C. On note les deux cocardes sur l'extrados gauche. (Collection J.V. Crow)

Jozan et Jacoubet interceptent deux Heinkel qui rentrent vers leur base. Jacoubet tire en bonne position à une cinquantaine de mètres, suivi peu après par son commandant. Ce dernier s'en prend ensuite à un autre bombardier isolé à la verticale de Mardyck, mais il tombe à court de munitions. Folliot, quant à lui, ne parvient pas à prendre contact avec les bombardiers ennemis qui volent aussi vite que lui.

À 10 heures, quatre Potez commandés par le lieutenant de vaisseau Ferran, commandant l'AC1, partent pour escorter des Laté 298 de la T3 pour une reconnaissance au-dessus des bouches de l'Escaut. L'enseigne de vaisseau de Scitivaux, en retard, est abandonné par son équipier à la suite d'une panne. Se retrouvant seul, il décide de pousser jusqu'à Ijmuiden. Il raconte :

« *Je décide de remonter vers le nord et par le travers d'Ijmuiden, j'aperçois un gros trimoteur allemand du genre Arado* [Ju 52 - NDA]. *Je l'attaque par cinq fois et toujours dans les secteurs de l'arrière. Après chaque passe, mon mitrailleur* [second maître Scouezec] *tire au moment du dégagé. J'abandonne après la cinquième attaque, étant blessé au bras droit, et je vois l'appareil allemand s'enfoncer en piquant très fort, avec deux moteurs en feu et ses gouvernes se détachent en petits morceaux. Je rentre à Marck en petite vitesse, ma provision d'essence étant juste suffisante pour couvrir l'étape de retour* ».

Sérieusement blessé au bras, Philippe de Scitivaux de Greische est hospitalisé à Calais. Il gagnera ensuite l'Angleterre pour s'engager dans les FNFL et deviendra l'une des premières figures emblématiques des aviateurs français libres. Le Junkers Ju 52/3m de la 3./KGrzbV 9 constitue la première victoire de la F1C. Le trimoteur, qui transportait des munitions pour une escadrille de chasse, explose au contact de la mer; il n'y a pas de survivant.

Vers 21 heures, une nouvelle patrouille conduite par Ferran revient d'une mission de protection au-dessus de l'Escaut. Elle se présente au-dessus de Calais-Marck en même temps qu'un peloton de Heinkel He 111. Le PC parvient à entrer en contact radio avec les maîtres Andres et Maulandi qui n'ont pas encore atterri. Dans la nuit noire, ceux-ci réussissent à trouver les bombardiers et à les disperser. Deux jours plus tard, la F1C apprend qu'un Heinkel a été abattu dans la soirée du 10 près du village des Hemmes.

11 mai

La F1C réalise 18 sorties dans la journée. Au cours de la dernière mission, à 17h30, six Potez conduits par Jozan se dirigent vers Flessingue pour relever une patrouille commandée par Ferran qui protège les convois français. Vers 19 heures, plusieurs groupes d'avions inconnus sont repérés. La visibilité est mauvaise et quelques précieuses minutes sont perdues à identifier les intrus. Lorsque ceux-ci commencent à lancer des bombes sur les convois, le doute n'est plus permis et les Potez se ruent à l'attaque. En raison de la dispersion du dispositif ennemi, l'engagement tourne rapidement au combat individuel. Les bombardiers, des He 111 de la KG 27, prennent les Potez 631 pour des Bf 110 et réagissent avec retard. Ainsi placés dans des conditions idéales, les marins-aviateurs abattent deux bombardiers et en revendiquent deux autres probables et trois fortement endommagés. Jozan attaque le premier :

« *Je tombe sur un groupe de 2 Heinkel et j'attaque par l'arrière l'appareil de queue qui, touché, se détache de son chef. Avant ma seconde passe, j'aperçois dans le collimateur le troisième appareil, à la traîne, d'une autre section; je suis dans le soleil, invisible, et je le tire à hauteur par l'avant de son travers babord. Certainement touché et gravement, un moteur crachant une fumée grise, il vire brusquement et se met en descente cap au NNE en passant sur l'île de Beveland. Je n'ai donc pas de manœuvre à faire pour le tirer par l'arrière et dans l'axe. La réaction des mitrailleurs arrière est très forte. Je vois son deuxième moteur, le droit, qui commence à fumer et cette poursuite à très grande vitesse m'éloignant trop du convoi, j'abandonne en dégageant en virage à droite* ».

En manœuvrant, Jozan s'offre au tir du mitrailleur arrière du Heinkel qui le touche, sans gravité. Il attaque ensuite un He 111 isolé, mais à court de munitions, il le laisse s'enfuir avec un moteur en feu et l'autre fumant.

Le maître Billottet fonce derrière le lieutenant de vaisseau Folliot qui « poivre » un Heinkel :

« *Je vois l'avion attaqué par Monsieur Folliot abandonner sa section et perdre de l'altitude. Au cours de cette première passe, le moteur droit du Heinkel visé se met à fumer et l'avion se détache de son chef. Je ne l'ai pas suivi, d'autres groupes ennemis étant en meilleure position pour être attaqués par moi. J'attaque par l'arrière et en piqué un autre groupe de Heinkel et je vois l'avion visé partir en piqué jusqu'à l'eau qu'il percute* ».

Folliot suit sa victime :

« *Au moment où j'arrive à 150 m dans l'axe, un Potez 63 que je ne peux identifier me passe au-dessus à 4 ou 5 mètres et tire le même appareil. Je reste derrière en attendant qu'il dégage. Sitôt cet appareil dégagé, je mets pleins gaz et remonte l'Allemand. Dès les premières salves, son moteur droit prend feu et je vois des morceaux d'appareil se détacher. L'appareil abandonne le vol de groupe et se met à piquer. Je le suis en vidant mes chargeurs de mitrailleuse et de canon* [noter le singulier - NDA]. *L'appareil disparaît dans la couche de nuages vers 1 000 m. Je le perds à ce moment* ».

L'enseigne de vaisseau Graignic suit le premier maître Dupont qui plonge sur les avions douteux :

« *Les appareils douteux étaient des Heinkel que le premier maître Dupont reconnaît un peu tard. Il manque son attaque; mieux placé que lui, je fais un retournement et me retrouve dans la queue de l'appareil de droite de la forma-*

Capturé dans un hangar à Cherbourg-Querqueville, le Potez 631 n° 47 était l'appareil du lieutenant de vaisseau Ferran, commandant l'escadrille AC1.
On notera la taille de la cocarde de flanc et le fait que la petite cocarde d'extrados a été oblitérée.
(Bundesarchiv-Coblence)

tion ennemie. Je tire trois rafales, le moteur gauche du Heinkel laisse échapper des fumées blanches puis noires; l'appareil pique sous un angle d'environ 45° puis passe sur le dos et disparaît dans le couche nuaguese qui était à 800 m d'altitude environ ».

Après ces premières attaques, la plupart des Potez ont épuisé leurs munitions. Alors commence le travail délicat des mitrailleurs arrière, qui consiste à changer leurs chargeurs en plein vol. C'est à ce moment où les appareils de la F1C sont le plus vulnérable que surgit l'escorte de Messerschmitt Bf 110.

Folliot est accaparé par un He 111 qui ne l'a pas vu arriver :

« *Je préviens Frey* [maître radio volant Frey] *d'être prêt à tirer dès que nous l'aurons dépassé. Frey vide son chargeur et touche l'appareil à son moteur droit d'où part une grosse fumée noire. L'appareil allemand se met en piqué et Frey le perd de vue. À ce moment, en levant la tête, il aperçoit 6 Messerschmitt 110 qui nous piquent dessus par l'AR et légèrement par la gauche. Il me prévient; mais à l'instant même où j'amorce un virage à gauche, je reçois un choc formidable; le moteur droit prend feu, un morceau de l'aile droite se détache et l'appareil me semble désemparé. Je dis à Frey de sauter et je réussis à évacuer l'appareil une quinzaine de secondes après; sitôt en parachute, j'aperçois légèrement plus haut un autre parachute, celui de Frey qui en réalité avait sauté une seconde après moi. Je n'étais pas blessé, mais Frey était assez grièvement blessé aux deux jambes et au bras droit (deux balles dans la jambe droite, deux dans le bras droit et de nombreux éclats dans la jambe gauche)* ».

Jozan, Graignic et Billottet parviennent à s'échapper avec chance et au terme de manœuvres audacieuses. Le maître Samery et son mitrailleur, le quartier maître Le Maresquier, sont portés disparus. Billottet sera officieusement crédité d'un He 111 sûr (à l'inverse de l'armée de l'Air, l'Aéronautique navale n'homologue pas les victoires officiellement), Jozan et Folliot de deux probables chacun et Graignic d'une victoire probable. Le II./KG 27 admet la perte de deux He 111.

12 et 13 mai

En raison de la distance à parcourir (150 km) et de l'infériorité du Potez 631 face à la chasse allemande, la F1C est laissée au repos pendant deux jours. Elle réceptionne alors six Bloch 151. Non seulement ces appareils ne sont armés que de quatre mitrailleuses, mais ils manifestent une vitesse ascensionnelle inférieure à celle du Potez, dont ce n'est pourtant pas le point fort.

Dans la soirée du 13, l'AB1 du lieutenant de vaisseau Mesny se pose à Alprech avec ses 11 Vought 156F.

Dans la nuit, le Farman 223.4 n° 2 *Jules-Verne* effectue sa première mission de guerre. Parti de Lanvéoc-Poulmic au crépuscule, il remonte jusqu'à Ostende et bombarde le pont de Maastricht et la gare de triage d'Aix-la-Chapelle (équipage : capitaine de corvette Daillière, enseigne de vaisseau Comet, maître principal Queugniet, maître mécanicien Corneillet, maître radiotélégraphiste Scour et second maître mitrailleur-bombardier Deschamps). Il récidive la nuit suivante, sans le moindre problème. L'EMGM, enchanté par ces résultats, décide de former l'escadrille B5, qu'elle confie au capitaine de corvette Daillière.

14 mai

Envoyés en mission de destruction sur Flessingue et Walcheren, 8 Potez 631 commandés par le lieutenant de vaisseau Ferran ne rencontrent aucun avion ennemi et, ne souhaitant pas s'attarder sur les lieux, font demi-tour après une patrouille d'une demi-heure.

15 mai

Vers 16 heures, la F1C escorte neuf L-N.401 de l'AB2 qui effectuent leur première mission de guerre en bombardant une colonne d'artillerie ennemie à Yerseke. Les Potez croisent cinq Bf 110 qui se dérobent, puis manquent d'attaquer des Blenheim qu'ils reconnaissent au tout dernier moment.

16 mai

Après une première sortie sans incident au-dessus de Nieuport, la F1C reçoit l'ordre du commandant FADA de

Les Vought 156F de l'escadrille AB1 alignés à Lanvéoc-Poulmic en octobre 1939. Au premier plan, l'AB1-6, n° 8, abattu en combat le 9 juin et derrière lui, l'AB1-12, n° 13, abandonné à Hourtin à la fin de la campagne. (ECPA)

faire décoller une patrouille pour protéger des bateaux menacés par des bombardiers au large d'Ostende. À 9 heures, le lieutenant de vaisseau Folliot et le maître Billottet décollent. Ils croisent le long de la côte et, au moment où ils décident de rentrer, ils aperçoivent un bombardier qui vient d'attaquer un convoi au large. Folliot ouvre le feu et Billottet poursuit l'action :

« *Le LV Folliot attaque pendant que je prends de l'altitude pour attaquer à mon tour 3/4 arrière. Après le dégagement, je vois ce Heinkel qui se met à fumer et perdre de l'altitude puis faire route sur la terre. Desmons* [quartier-maître Desmons, mitrailleur de Billotet] *me crie : "il est touché". J'aperçois alors sous moi, presque à contre-bord d'autres avions qui font route sur le convoi. Sur un retournement, j'en attaque un 3/4 arrière et cette fois, je ne le manque pas. Le Heinkel cabre lentement, puis, tout à coup, part en piqué brutal et percute dans l'eau* ».

Le I./KG 4 perd le He 111 5J+IK du *Leutnant* Zeiss, porté disparu dans le secteur après avoir été vu poursuivi par quatre chasseurs.

À 16 heures, l'Aéronautique navale est appelée à participer à une opération combinée en soutien des troupes au Zuid Beveland. Neuf L-N.401 de l'AB2, commandés par le lieutenant de vaisseau Lorenzi, doivent attaquer des écluses dans la région de Hansweerd. Neuf Vought 156F de l'AB1, emmenés par le lieutenant de vaisseau Mesny, ont reçu la mission de bombarder le pont du chemin de fer dans la région de Kapelle. Ils doivent être escortés par neuf Potez 631 sous les ordres du capitaine de corvette Jozan.

Les Vought sont en retard au rendez-vous fixé au-dessus du terrain de Mardyck et Jozan ne peut les attendre plus de cinq minutes sans risquer de manquer lui-même les Curtiss H-75A du GC I/4 qui doivent lui servir de protection haute au-dessus de Walcheren.

Le bombardement se déroule sans incident et sans mauvaise rencontre. Au retour, la patrouille du lieutenant de vaisseau Ferran croise les V.156F de l'AB1 et fait demi-tour pour les escorter. Les forces se regroupent sur Zeebruge et rentrent sans encombre.

Cette mission s'est déroulée dans des conditions idéales : escorte musclée, absence de chasse ennemie, peu de *flak*, ciel clair. Les bombes larguées en semi-piqué ont atteint leurs objectifs. Des conditions que les marins-aviateurs ne retrouveront pas de sitôt...

17 mai

Dès l'aube, huit Potez décollent sous le commandement de l'enseigne de vaisseau Graignic pour prendre huit L-N.401 et dix V.156F au nord de Dunkerque. Les Curtiss du I/4 assurent la protection haute au-dessus de l'objectif, la chaussée située entre Beveland et Walcheren. Le bombardement s'effectue entre 5h10 et 5h20 sans encombre.

À 5h25, l'enseigne de vaisseau Prévost et le second maître Domas (AC2) aperçoivent trois He 111 vers 3 000 mètres, faisant route à l'ouest. Le chef de section rapporte :

« *La patrouille AC2 est dans leur voisinage et ne semble pas les voir. Je fais route à la vitesse maximum, suivi de loin par mon équipier, pour intercepter l'avion de tête. Celui-ci doit me voir, puisque je suis à sa hauteur et par 3/4 avant; il n'esquisse aucun changement de route (route ouest). Je commence à tirer à 400 m par le travers et maintiens le pointage de mon appareil jusqu'à me trouver dans la queue de l'ennemi à 150 m derrière lui. À ce moment, le mitrailleur AR supérieur me tire. Estimant que ma rafale qui a duré 5 secondes a dû être efficace et que je suis en mauvaise posture (pas de protection AV sur le Potez 631), je cesse de tirer et je plonge sous mon adversaire afin de renouveler mon attaque ultérieurement. Le Heinkel part aussitôt en spirale à gauche et commence à brûler de partout à la fois, perd un plan vers 1 500 m et se décortique avant d'arriver à l'eau (5 km SO de Flessingue). Au retour, j'apprends que le SM Domas s'est trouvé en position de tir par en dessous, derrière moi, ce qui explique que je n'ai pas revu mon équipier pendant l'engagement* ».

Le Heinkel He 111 appartient au *Stab*/KG 4.

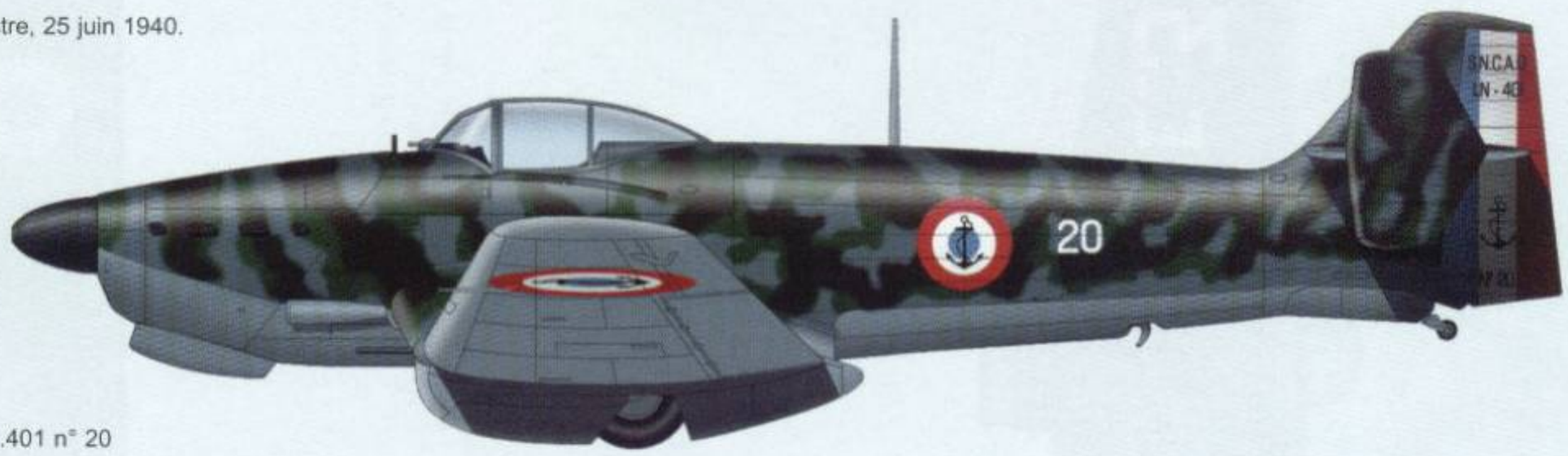
Dans la soirée, les escadrilles AB1 et AB2 rejoignent Marck et se placent sous les ordres de Jozan pour une sortie nocturne sur une batterie qui canonne les positions françaises de Walcheren. Le premier groupe, composé de deux Potez et trois Loire-Nieuport, décolle à 22h30. Il est conduit par le commandant de la flottille. Perdus dès le départ, gênés par la fumée des incendies au-dessus de Walcheren, les Potez rentrent bredouilles, tandis que les bombardiers parviennent à mener à bien leur mission. Le second groupe, deux Potez et deux Vought, contourne Walcheren par le nord et trouve l'objectif sans difficulté. Le troisième groupe ne décolle pas, le lieutenant de vaisseau Ferran ayant reçu l'ordre du commandant FADA de suspendre l'opération car les troupes françaises ont évacué Flessingue.

Égaré et à court d'essence, le V.156F du maître Claude est détruit lors de son atterrissage dans un champ près d'Isigny.

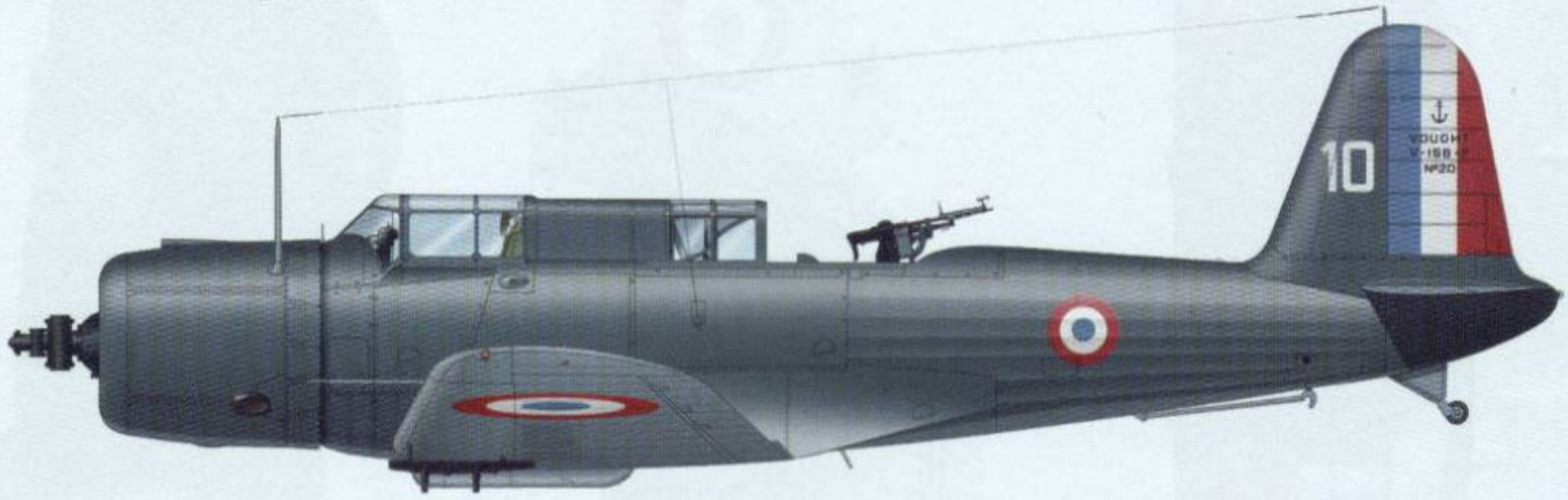
Vers 18 heures, l'escadrille AB4 du lieutenant de vaisseau Lainé s'est posée à Berck avec ses Loire-Nieuport 411. Désormais, les destins de l'AB2 et de l'AB4 vont être liés pour le meilleur, mais surtout pour le pire.

Le Potez 631 n° 62 replié à Hyères, fin juin 1940. On note la cocarde de flanc surdimensionnée ainsi que l'interprétation donnée par les marins à l'instruction concernant la bande d'identification des Potez 63. (DR)

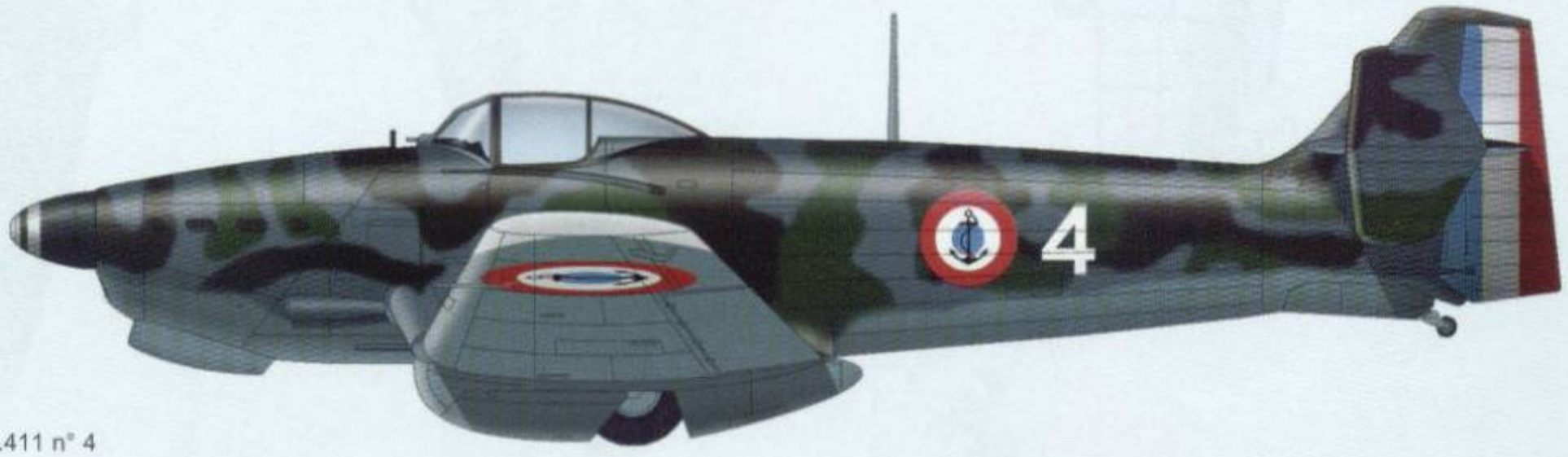
Vought 156F n° 10
Escadrille AB1
Hyères-Le Palyvestre, 25 juin 1940.



Loire-Nieuport L-N.401 n° 20
Escadrille AB2
Second maître Méhaut
Avion accidenté en Sardaigne le 20 juin 1940.



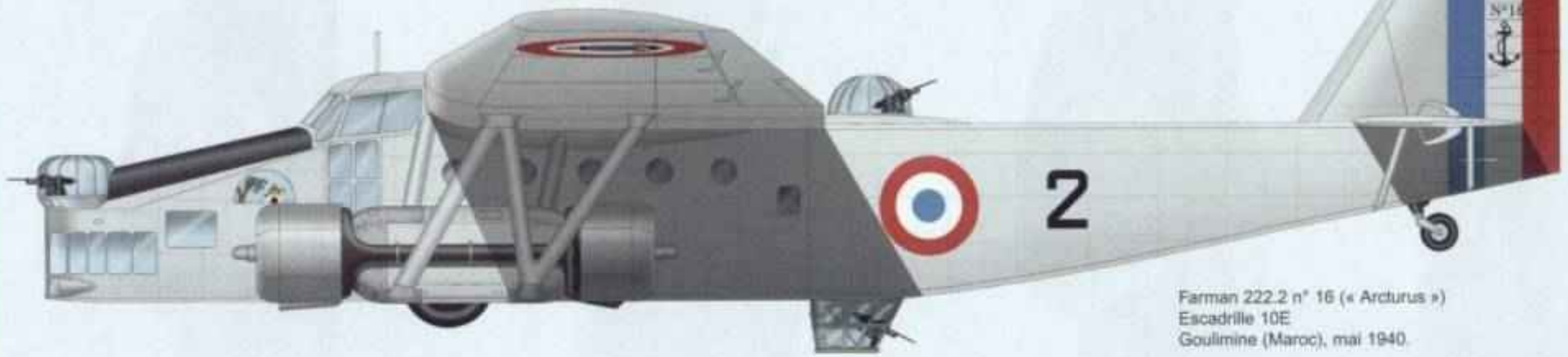
Vought 156F n° 20
Escadrille AB3
Avion détruit au sol à Alprech le 10 mai 1940.



Loire-Nieuport L-N.411 n° 4
Escadrille AB4
Enseigne de vaisseau de Rodellec du Porzic
Berck, 20 mai 1940.

© P-A. Tilley - 2001

Farman 222.1 n° 1
Escadrille 10E
Orly, fin 1939.



Farman 222.2 n° 16 (« Arcturus »)
Escadrille 10E
Goulimine (Maroc), mai 1940.

Farman 223.4 n° 2 (« Jules Verne »)
Escadrille B5
Bordeaux-Mérignac, 7 juin 1940.

© EA Tilley 2001

QUATRIÈME ÉPOQUE
L'ENFER

18 mai

Après une sortie matinale sans encombre, la section d'alerte de la F1C (premier maître Dupont et second maître Domas) décolle vers 14 heures pour intercepter des bombardiers en train d'attaquer la 11ème division de torpilleurs au large d'Ostende. Le GC II/8, qui doit accompagner les Potez, se présente en retard au rendez-vous et les manque. Aucun des deux Potez ne reviendra.

Le commandant du torpilleur *L'Incomprise* a été témoin du combat. Il a vu un Potez abattre un Junkers avant d'être descendu à son tour par un Messerschmitt 110. Un poste de guet côtier a indiqué qu'un second Junkers est tombé victime d'un Potez – à moins qu'il s'agisse du second chasseur français.

Le III./KG 30 perd effectivement deux Ju 88 aux environs d'Ostende, mais les Bloch 152 du GC II/8 sont également sur les rangs pour l'homologation; les pilotes de l'armée de l'Air ont cependant revendiqué deux Heinkel 111, mais sans doute à la suite d'une erreur d'idenfication, car la Luftwaffe n'a perdu aucun He 111 dans le secteur.

Quoi qu'il en soit, le maître Dupont et les seconds maîtres Domas et Le Thomas sont tués; seul le quartier maître Bot, radio-mitrailleur de Dupont, bien que grièvement blessé, a pu sauter en parachute et être recueilli en mer.

19 mai

Deux causes principales vont précipiter ce jour-là les bombardiers d'assaut de l'Aéronautique navale dans la bataille terrestre : l'extrême gravité de la situation et le flou juridique à propos du rattachement des escadrilles dépendant de l'amiral Nord (amiral Abrial). Le commandant de la ZOAN (zone d'opérations aériennes Nord), dont les effectifs ont fondu comme neige au soleil en quelques jours, sollicite dès le 14 mai le concours de la Marine pour tenter d'endiguer la percée des chars allemands. Toutefois, l'EMGM qui nourrit d'autres projets que celui d'engager ses escadrilles dans la bataille terrestre, demande le lendemain à l'amiral Abrial d'envoyer ses escadrilles d'assaut dans le Sud, en prévision d'opérations contre la flotte italienne dont il pressent l'imminente entrée en guerre. Abrial, qui souhaite conserver ces unités pour appuyer ses actions sur Walcheren, insiste pour conserver les AB2 et AB4 (cette dernière n'étant pas encore tout à fait prête), mais accepte de mettre l'AB1 à la disposition des forces aériennes en Méditerranée. L'EMGM se range à son avis et lui concède en outre l'AB3 en cours de recomplétement, à la condition expresse que l'AB1 puisse être transférée dans le Sud sous vingt-quatre heures.

Les unités de bombardement de l'armée de l'Air ont considérablement souffert depuis le début de l'offensive allemande. Le 18 mai au matin, la ZOAN ne dispose plus que des 14 LeO 451 du Groupement n° 6, 20 Amiot 143/354 du Groupement n° 9 et 10 Breguet 693 du Groupement n° 18. Vers 14 heures, le général Têtu (commandant en chef des forces aériennes de coopération du front Nord-Est) contacte l'amiral Abrial pour lui demander l'intervention de ses unités de bombardement en piqué. Têtu consigne les lignes suivantes dans son journal de marche :

« *Reste l'escadrille AB1 de Chance Vought de la Marine. En raison de la vulnérabilité et de la faible vitesse de ces avions basés à Berck, il ne peut être question de les envoyer dans la région de Château-Porcien, trop éloignée. L'objectif qui leur est assigné est le carrefour ouest de Berlaimont, 15 km sud-ouest de Maubeuge, par où l'ennemi gagne la forêt de Mormal dont les débouchés sont donnés comme objectifs secondaires* ».

Une heure plus tard, l'ordre est relayé par le commandant FADA qui remplace l'AB1 par les AB2 et AB4. L'heure de l'attaque est fixée à 19h30. Toutefois, l'ordre arrive

Le Loire-Nieuport 411 du second maître Jamais, abattu dans les lignes allemandes le 19 mai 1940.
Les appareils de l'escadrille AB4 se distinguaient de ceux de l'AB2, outre qu'il s'agissait de L-N.411 (version terrestre du L-N.401), par la grande dimension de leur numéro individuel.
(Photo famille Jamais)

Le même appareil qu'en page précédente.
On aperçoit, au fond, l'église de Berlaimont et sur la gauche, l'orée de la forêt de Mormal.
(Photo famille Jamais)

trop tardivement à Berck pour être exécuté. La mission est repoussée au lendemain.

19 mai

À 18 heures, les neuf L-N.411 de l'AB4 décollent les premiers, suivis par les onze L-N.401 de l'AB2. L'expédition doit être protégée par des Hurricane qui ne se manifestent pas. Cependant, par chance, les bombardiers ne sont pas inquiétés par la chasse allemande.

L'enseigne de vaisseau Douxami rapporte les premières minutes de la mission :

« *Je suis chef de la troisième section de l'escadrille AB2. Au décollage, mon sectionnaire de gauche, le second maître pilote Hautin, me fait signe qu'il a une avarie (depuis le 10 mai, nous n'avons pas pu réviser nos appareils) et ne peut décoller. Je décolle donc avec mon sectionnaire de droite, le maître pilote Pascal. Je monte mon appareil de guerre, AB2-7, le maître pilote Pascal, l'AB2-9. Route des escadrilles vers l'objectif. La DCA ennemie commence à tirer à partir d'Arras, sans résultat* ».

Le lieutenant de vaisseau Lainé, en tête du dispositif, n'a qu'un souci : ne pas manquer ce minuscule point sur la carte. Il livre ses souvenirs d'une journée gravée à jamais dans sa mémoire :

« *Tous les appareils volent à basse altitude, par sections de trois, se suivant à une centaine de mètres. J'étais très fier de mener au combat ces vingt appareils bien armés et ce fut certes le plus beau commandement opérationnel de mes quarante-trois années de Marine. Mais, j'étais en même temps très soucieux de ne pas manquer ce petit village, assez flou sur ma carte et bien près de la lisière de la forêt de Mormal. Quelques grands incendies dans Arras, dans Cambrai qui paraît aux mains de l'ennemi et en avant duquel une mince et courte ligne de feu semble indiquer un combat d'infanterie. Aucun chasseur anglais n'est en vue. Par contre, un petit chasseur Henschel* [sic] *nous suit un moment à hauteur de Cambrai sans oser se frotter à une formation aussi nombreuse. Il dégage dès que la DCA s'en prend à nous, à une vingtaine de kilomètres de l'objectif.*

« *C'était notre première expérience (je parle pour l'AB4) des bouffées de fumée noire de la* flak *lourde qui secouent sèchement quand on passe trop près d'elles, de ces points rouges de la* flak *moyenne, dont les traceurs de culot se voient de l'avant et paraissent toujours converger sur notre avion personnel et de l'essaim lumineux blanc des petits obus de 20 et des balles de mitrailleuses qui ne se devinent que par le travers de l'œil nu, lorsqu'ils sont passés. Au moment prévu, Berlaimont surgit vers l'avant. Il est grand temps de monter à 1 200 mètres et de mettre les bombes sur actives. Et, aussitôt, voilà que se dessine sans aucun doute possible le carrefour ouest, notre objectif.*

« *La surprise n'a pas joué. La* flak *moyenne et légère est plus dense que jamais. Le but doit être vraiment important.*

« *Tandis que ma première section pique à 60° jusqu'à 300 m, altitude ordonnée pour la relaxation des bombes, mes deux sectionnaires sont désemparés. Je largue ma bombe sur le carrefour, dégage cap au nord, au ras des toits, me retourne un instant pour voir les autres sections piquer en bon ordre, comme à l'exercice, dans une fumée noire, celle des bombes, celle des avions abattus, celle de la* flak, *nuage opaque qui s'étend rapidement et couvre tout le village* ».

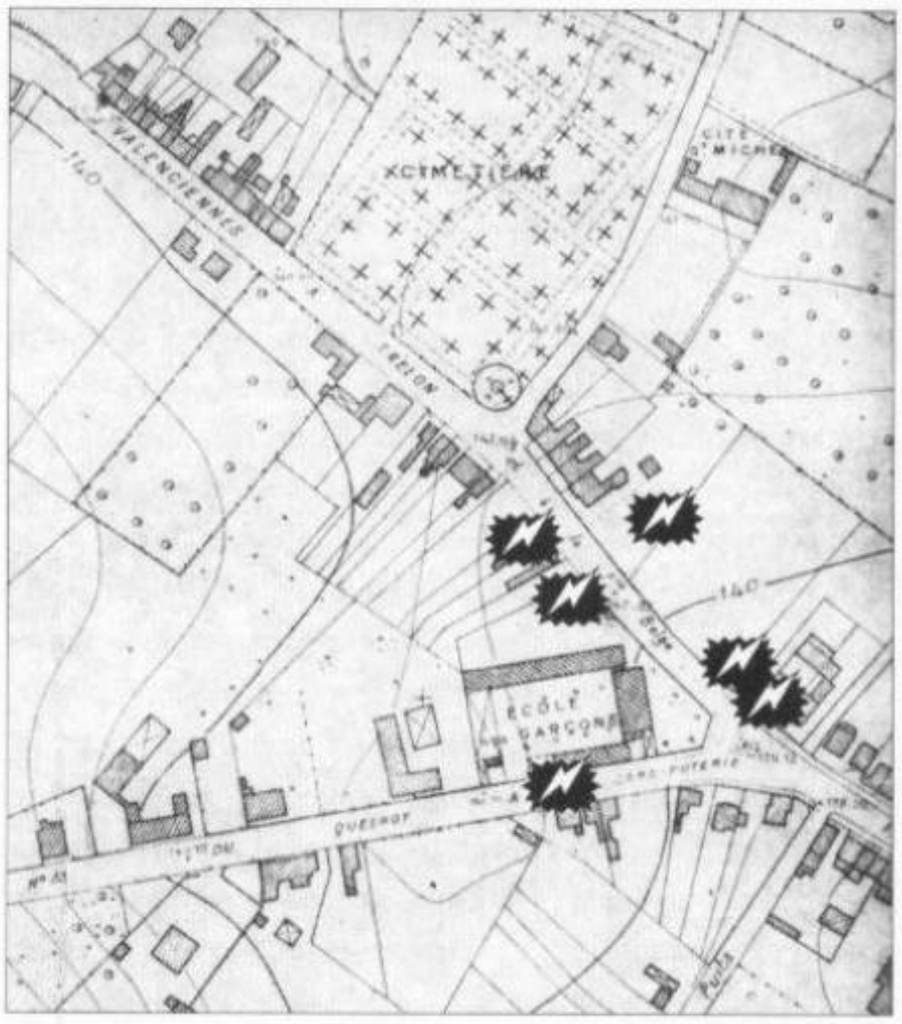
Derrière Lainé, les autres sections piquent en enfer. Le tour de Douxami arrive :

« *Quinze appareils ont déja bombardé et un épais rideau de fumée me cache le sol d'où partent encore de violents tirs de barrage. Je pars en piqué en prononçant mon attaque sur le carrefour, suivi à trois secondes par mon sectionnaire (ordre du commandant d'escadrille). À 80 mètres d'altitude, je largue ma bombe et, pendant ma ressource, je m'aperçois qu'un gros jet de vapeur d'eau s'échappe de mon réservoir crevé* ».

Lainé s'échappe à basse altitude. Il poursuit :

« *C'est alors que, droit devant moi, dans deux grandes prairies, j'aperçois un bon nombre de chars immobiles, cependant qu'autour d'eux s'agitent des véhicules techniques, des voitures légères, des motocyclistes... Impossible d'alerter les autres, un obus de 20 a explosé dans mon poste de radio et a touché ma jambe droite sans me faire d'autre mal que quelques égratignures au mollet, mais en mettant ma radio hors d'usage, il m'a*

La situation du front le 18 mai au soir.
La poussée allemande s'exerce vers Cambrai et Péronne qui sont investies dans la soirée.
(Carte tirée de : *Les Grandes Unités Françaises - Campagne 1939-1940*, service historique de l'armée de Terre, Paris 1964).



Le plan de la ville de Berlaimont en 1940.
Six bombes sont tombées à l'intersection de la D33 (Berlaimont - Le Quesnoy) et de la D951 (Valenciennes - Trelon).

rendu sourd et muet. Je tire de mon mieux au canon et aux mitrailleuses sur tout ce qui me paraît intéressant et je vois encore les servants de deux canons de 88 sautant à l'abri de leur pare-balles comme j'arrive sur eux ».

Pour Douxami, les ennuis ne font que commencer :

« *À la fin de ma ressource, je me trouve à 150 m d'altitude, route à l'ouest, je n'aperçois plus mon sectionnaire. La température d'huile passe de 80 à 180. L'aiguille alors se bloque. Grosse réaction de la DCA de la forêt de Mormal. Le régime de mon moteur commençant à baisser et ne réussissant pas à prendre de l'altitude, je fais route au sud-suroît afin d'essayer de me dégager des lignes allemandes; à ce moment, mon réservoir d'essence prend feu. J'actionne le vide-vite. L'essence tombe dans un champ où elle continue à brûler. Le moteur ne donne plus que 1 300 tours. Impression courant d'air entre mes jambes : c'est ma vitre d'observation qui s'est volatilisée avec une partie du tableau de bord. Le moteur prend feu. J'actionne l'extincteur, le feu continue et se communique au plan gauche* ».

Douxami exécute un atterrissage sur le ventre à quelques kilomètres de Saint-Souplet (3 km au sud du Cateau-Cambrésis). Il est fait prisonnier à Fresnoy-le-Grand. Lainé, lui, se pose à Berck à 20h30. Vient alors le pénible moment des comptes.

Pas moins de dix avions sur les vingt engagés manquent à l'appel. Trois pilotes ont été tués, dont un, le second maître Goasguen, par la DCA française en repassant les lignes à Étreux. Sept autres ont été abattus et tous faits prisonniers à l'exception du second maître Klein qui regagnera Boulogne à pied.

Chaque escadrille a laissé cinq appareils dans l'aventure, mais ceux qui sont rentrés ne sont pas beaux à voir. L'un d'eux est revenu avec une dérive arrachée. Les mécaniciens s'emparent avec frénésie des survivants. Ici, on pose une simple cheville en bois, là un carré de toile bordé d'une bande crantée, ailleurs on soude une plaque et, en de trop rares occasions, on peut changer la pièce complète. Sur certains avions, les réparations demandent plus de trois jours de travail ininterrompu.

Et pourtant, le calvaire des escadrilles de bombardement en piqué n'est pas terminé.

20 mai

À 16 heures, le commandant FADA relaie un nouveau télégramme de la ZOAN, demandant une action immédiate contre le pont qui enjambe le canal de la Sambre à l'Oise, à Origny-Ste Benoîte. L'ordre est aussitôt transmis à Berck de préparer « *tous les avions disponibles* » pour cette mission. Le compte est vite fait, il y en a... trois : l'AB2-12 du maître Hautin, qui n'a pu décoller la veille à la suite d'une avarie, l'AB4-4, miraculé de Berlaimont et l'AB4-8, qui n'a pas pris part à la sortie. L'enseigne de vaisseau de Rodellec du Porzic prend le commandement de la section à bord de l'AB4-4, avec comme sectionnaires les seconds maîtres Hautin (AB2-12) et Eliot (AB4-8).

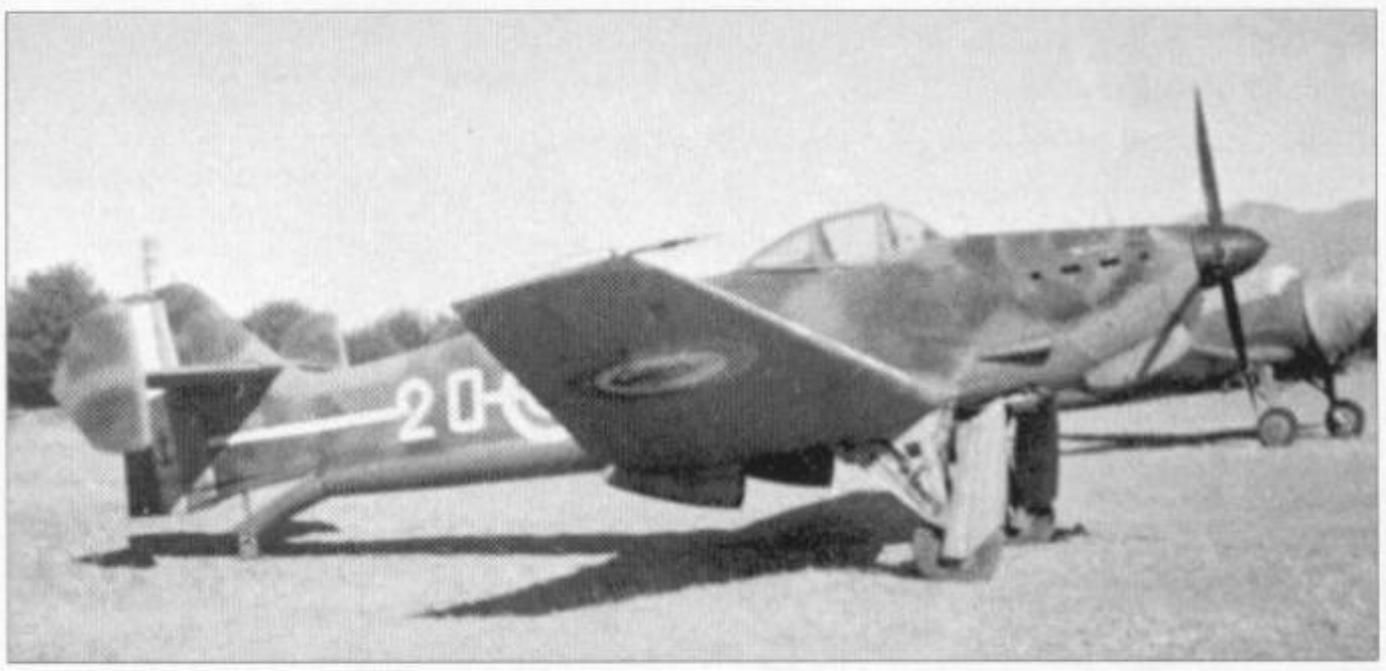
Les Vought d'Alprech sont également pressentis pour la mission. Onze appareils, répartis en quatre sections de trois (sauf la première, de deux) et placés sous les ordres du lieutenant de vaisseau Mesny, prennent les Loire-Nieuport au passage au-dessus de Berck.

Les pilotes ont été avertis : la *flak* risque d'être violente, mais ils n'ont pas à s'inquiéter de la chasse allemande dont un *Squadron* de Hurricane s'occupera en couverture haute. Plus rapides que les Loire-Nieuport, les V.156F creusent lentement l'écart. Déjà au-dessus d'Amiens, les Loire-Nieuport sont nettement distancés. Mesny orbite une dizaine de minutes au-dessus de St-Quentin pour attendre les Hurricane qui ne se manifestent pas. Les bombardiers français repartent alors en direction de leur objectif, sans que Rodellec et ses équipiers n'aient pu les

La mission du 19 mai 1940

AB2		AB4	
LV Lorenzi		LV Lainé	
EV Vilbert	P	LV Habert	
EV Faivre	P	EV Decaix	P
EV Douxami	P	Me Téoulet	†
PM Méheut		Me Billien	
Me Pascal	†	SM Jamais	P
SM Le Moal		SM Goasguen	†
SM Niel		SM Klein	Abattu
SM Moulinier		SM Rochon	
SM Bonnefoy			
SM Bagot	P		

Double miraculé, le Loire-Nieuport 411 n° 4 sort indemne des deux missions sur Berlaimont et Origny-Ste Benoîte.
Devant l'appareil, l'enseigne de vaisseau O. de Rodellec du Porzic qui pilotait cet appareil le 20 mai.
Derrière lui, un autre miraculé, le lieutenant de vaisseau Habert (il mourra en déportation en mai 1945...)
(Photo O. de Rodellec du Porzic)



Un L-N.411 de l'AB4 survivant de la campagne de France, à Hyères, début juillet 1940. Rapidement remplacés par des Martin 167F après l'armistice, les derniers Loire-Nieuport finiront dans les dépôts de stockage, dernière étape avant le pilon. (Photo O. de Rodellec du Porzic)

rattraper. Cela leur sauvera sans doute la vie.

Mesny se souvient :

« *Le temps est beau, avec quelques cumulus, la visibilité excellente. L'armement emporté est de deux bombes de 150 kg sous les plans, permettant le bombardement en piqué à la verticale. Altitude de route 2 500 m, formation en ligne de gisement à droite* ».

À la verticale d'Albert apparaît une formation de chasseurs monomoteurs sur la droite et au-dessus des Vought. Ouf ! les Hurricane. Hélas, ce n'est pas Grouchy, c'est Blücher. Les Messerschmitt Bf 109 du III./JG 2 fondent sur ces proies quasiment sans défense. L'enseigne de vaisseau Léveillé a confié ses souvenirs à Icare :

« *Je suis attaqué par surprise par des chasseurs que je n'ai pas vus venir, mon aileron droit vole en éclats, je tiens pourtant ma ligne de vol mais reste très handicapés pour éviter les attaques "des anges". À chaque passe, je vois le tableau de bord se trouer par les balles. Je pique à grande vitesse, les chasseurs ne me lâchent pas. Mon équipier Lafon me prévient qu'un réservoir est troué et qu'il est en feu; sans hésitation, je me présente pour me poser sur le ventre dans une prairie bordée d'arbres mais assez dégagée. Lafon semble être indemne, il sourit; en fin de palier je largue ma ceinture et je saute à terre, au même moment je suis abattu par une ultime passe de la chasse. Je suis touché aux bras et aux jambes, mais je me relève. Lafon est en mauvaise posture, les pieds en l'air, inanimé. Je fais signe à un paysan qui nous prend pour un agent de la cinquième colonne; une camionnette militaire amie vient me ramasser, je l'envoie au secours de Lafon, que je ne reverrai pas* ».

En quelques minutes, c'est un vrai carnage : cinq V.156F sont descendus en flammes, parmi lesquels ceux des trois chefs de section, le lieutenant de vaisseau Martin et les enseignes de vaisseau Feltz et Léveillé. Mesny réussit à se faufiler dans les nuages. Quand il en émerge, il est seul et ne peut rallier ses équipiers, faute de liaison radio. Il poursuit jusqu'à l'objectif, largue ses bombes sans pouvoir noter le résultat et rentre à Alprech.

Les équipages de Martin (second maître Jeandron, mitrailleur) et de Feltz (second maître Nélias) ont été tués. Léveillé est blessé, mais son radio, le second maître Lafon, a été tué au sol par les Messerschmitt. Le premier maître Even réussit également à se poser en campagne; il regagne les lignes français, mais son radio, le second maître Walger, éjecté au cours des évolutions serrées, est capturé. Le second maître Lecoanet et son radio, le second maître Hirtz, sont aussi faits prisonniers.

Pendant ce temps, ignorant le drame qui s'est noué, les trois Loire-Nieuport approchent de l'objectif. Ils piquent l'un derrière l'autre à un angle de 45°. La bombe de Rodellec fait mouche, le pilote distinguant nettement une cabane construite à l'endroit où le tablier rejoint la route, voler en éclats. Les deux autres pilotes placent aussi leur coup au but. La *flak*, bien que peu dense, est suffisamment précise pour toucher l'appareil de Hautin qui termine sa course, train rentré, dans un pré. Il est fait prisonnier. Les deux autres Loire-Nieuport rentrent à Berck à 18h45, criblés de balles et d'éclats.

En deux missions, totalisant 34 sorties, les escadrilles de bombardement en piqué de l'Aéronautique navale ont perdu 16 avions, au moins 14 autres ayant été endommagés à des degrés divers. Les pertes en hommes s'élèvent à huit tués et dix prisonniers. Un bilan qui se passe de commentaires. Mais, la situation dramatique des armées françaises exige le maintien au front de ces trois escadrilles, renforcées dans la soirée par l'arrivée de quatre V.156F de l'AB3, commandés par le lieutenant de vaisseau Pierret.

CINQUIÈME ÉPOQUE
PANIQUE À BOULOGNE

Devant la dégradation de la situation, le soir du 19 mai les services de l'Air de Lille, d'Arras et de Calais sont évacués. Tandis que le capitaine de corvette Jozan prépare activement la défense de la base de Marck, le GC II/8 reçoit l'ordre de se replier sur Villacoublay. Le lendemain, 20 mai, les Allemands arrivent à Amiens et les Anglais quittent Boulogne en toute hâte.

Situation des unités dépendant de l'amiral Nord
20 mai 1940, zéro heure

AB1	5 Vought 156F	Alprech
AB3	4 Vought 156F	Lanvéoc-Poulmic
AB2	5 Loire-Nieuport 401	Berck
AB4	6 Loire-Nieuport 411	Berck
F1C	8 Potez 631	Calais-Marck
	4 Bloch 151	
5FT	1 Laté 298	Boulogne
T2	2 Laté 298	Boulogne
T3	6 Laté 298	Boulogne
1S1	3 Loire 130	Cherbourg
	3 Laté 298	

21 mai

Le plus grand désordre règne à Boulogne où des nouvelles alarmantes signalent une percée des Allemands à Hesdin, ce qui risque d'isoler la ville. Sans perdre une minute, le commandant du secteur de défense maritime ordonne l'évacuation. Décontenancé par cette décision qu'il estime prématurée, le capitaine de corvette Suquet, commandant la flottille 5FT, demande une sortie de reconnaissance à ses Laté. La T2 envoie deux appareils jusqu'à Étaples où ils n'aperçoivent rien. Suquet surseoit alors au repli de ses avions et dépêche le lieutenant de vaisseau Huet à bord de son propre avion pour prendre les ordres auprès du préfet maritime de Cherbourg. La nouvelle de l'évacuation de Boulogne fait l'effet d'une bombe et Huet revient avec l'ordre de remettre le commandement du secteur à Suquet en

attendant l'arrivée du commandant de la BAN de Berck, chargé de reprendre la situation en main.
Cependant, à Berck les choses tournent au vinaigre. À 8 heures, un L-N.411 et deux L-N.401 en patrouille de reconnaissance sont accueillis aux abords de Hesdin (à 30 km à l'est de Berck) par un tir nourri de *flak*. Les Allemands sont vraiment là !
À 12 heures, le lieutenant de vaisseau Lainé (AB4) et le second maître Moulinier (AB2) se lancent à la poursuite de deux Heinkel He 111. Les ayant perdus de vue, Lainé décide de continuer jusqu'à Boulogne, histoire de voir ce qu'il s'y passe. En cours de route, Moulinier aperçoit un bombardier allemand isolé et se rue à l'attaque. Mal placé, Lainé le laisse agir seul et poursuit sa route. Moulinier touche le bombardier au moteur, mais atteint à son tour par le mitrailleur arrière, il doit se poser dans la nature. Le III./KG 1 perd un He 111 dans les environs de Boulogne à la suite d'un combat aérien.
Pendant ce temps, Lainé a repéré trois chars allemands qui ouvrent le feu sur lui. Une balle incendiaire traverse le réservoir de part en part, la plaque de blindage [*sic*] dorsale et termine sa course dans le parachute du pilote... Lainé rentre à Berck sans encombre.
Le capitaine de frégate Nomy, commandant la base de Berck, décide de replier les AB2 et AB4, qui s'envolent avec chacune cinq appareils en direction de Calais-Marck. Ce n'est qu'une étape, car, à 14h15, le terrain subit deux violents bombardements. Le commandant FADA ordonne à Jozan de replier tous les avions en état de vol. Ils se posent à Cherbourg-Querqueville à partir de 16 heures. Il manque à l'appel un L-N.401 (second maître Niel) et un L-N.411 (maître Billien), qui, à la suite d'avaries, ont dû effectuer un atterrissage forcé en rase campagne.
En raison de la confusion la plus totale qui règne à Boulogne, l'amiral Nord donne l'ordre d'évacuation à la 1S1 et à la 5F à 18 heures. Dans la soirée, les unités suivantes stationnent à Cherbourg :

- AB2 4 L-N.401
- AB4 4 L-N.411
- F1C 12 Potez 631 + 4 Bloch 151
- T2 10 Laté 298
- T3 10 Laté 298
- 1S1 3 Laté 298 + 3 Loire 130

De son côté, l'AB1, réduite à quatre V.156F après l'incendie accidentel du n° 15, se replie sur Dunkerque-Mardyck.
La F1C profite du répit pour faire installer une plaque de blindage devant le pilote. Pendant la durée des travaux, elle n'aligne que six Potez et trois Bloch en permanence.

22 mai

L'AB1 rejoint à son tour Querqueville et, pendant son déplacement, attaque une cinquantaine de chars sur les routes entre Samer, Neufchâtel et Boulogne. Cinq ou six chars sont abandonnés en feu.
Compte-tenu de la situation générale et de la nécessité de réviser les avions, aucune mission supplémentaire n'est demandée à l'Aéronautique navale.

23 mai

Dans la soirée du 22, la 2. *Panzerdivision* remonte depuis l'embouchure de la Somme en direction de Boulogne.

Cette photo dramatique des derniers instants d'un Heinkel 111 en train de percuter la mer, a été prise au large de Boulogne vers le 20 mai. Il se *pourrait* qu'il s'agisse de la victime du second maître Moulinier – sous toutes réserves, évidemment, car il y a eu quelques autres He 111 perdus dans le secteur à cette période. Nous n'avons néanmoins pas résisté à l'envie de vous l'offrir. (Archives Aéro-Journal)

Personne ne se fait d'illusions sur la possibilité de tenir la ville, mais une action retardatrice pourrait permettre d'organiser le rembarquement des troupes alliées à Dunkerque. L'amiral Nord décide alors de lancer tous ses moyens aériens dans la bataille, malgré les 250 km qui séparent Cherbourg des objectifs potentiels.
En l'absence de Suquet, retardé à Boulogne à la suite d'une panne de son avion, le lieutenant de vaisseau Lamiot, commandant la T2, est convoqué par le préfet maritime, qui lui ordonne d'exécuter une attaque massive contre une colonne allemande « *quelque part entre Abbeville et Boulogne* ». Déconcerté, Lamiot demande quelques renseignements complémentaires :
« *Le chef d'état-major n'en a aucun. Comme j'insiste et essaie de lui montrer le peu de chance de réussite d'une telle entreprise avec si peu de renseignements et nos moyens que je sais mal adaptés, il s'emporte et fulmine contre ces aviateurs qui ne servent à rien et demandent des renseignements sur l'ennemi, alors qu'on leur donne l'ordre tout simple de l'attaquer et de le détruire. Déconfit devant cette réaction inattendue, j'obtiens cependant l'autorisation de fractionner l'attaque en trois vagues* ».
À 5h05, six Laté de la T3, répartis en trois sections, sont envoyés sur les approches de Boulogne :

1ère section :	T3-1	LV Marraud
	T3-2	SM Etienne
2ème section :	T3-3	EV Roux
	T3-4	PM Legrand
3ème section :	T3-9	EV Gibert
	T3-5	EV Rousse

Une section recherche l'ennemi sur les routes, les deux autres le long de la côte. Si aucune colonne blindée n'est aperçue, les Laté ont reçu l'ordre de bombarder le pont de Noyelles. Ayant quitté les deux autres sections à 6h15, la première ne remarque aucune activité dans son secteur.
Cependant, près de St Etienne-du-Mont, le T3-1 est atteint par un tir de *flak*. Revenant sur Outreau, il est à nouveau touché et doit amerrir en catastrophe au cap d'Alprech. Le second maître Etienne parvient à prévenir le torpilleur *Mistral* qui récupère l'équipage de son chef d'escadrille, puis reprend sa mission. Il mitraille une batterie de *flak* entre Samer et Montreuil et lance ses bombes au jugé. Il rentre à Cherbourg à 8h40.
Près du Touquet, les deux autres sections sont accueillies par la *flak*, mais la route est déserte jusqu'au Crotoy. Les quatre Laté larguent leurs bombes sur le pont de Noyelles, sans l'atteindre, et rentrent à 8h25.

À 10h09, quatre Laté de la T2 décollent à la recherche de ces fameux chars « *quelque part entre Samer et Boulogne* » :

– T2-1 LV Lamiot
– T2-2 PM Chauby
– T2-3 EV Huet
– T2-4 SM Halgand

« *Abordant la côte à Boulogne,* raconte Lamiot, *nous survolons la route qui va vers Abbeville, allant à sa rencontre. Nous avons beau écarquiller les yeux et fouiller la route et ses alentours, nous ne voyons aucune trace de vie, ni amie, ni ennemie, ni civile, ni militaire. Revenant vers Boulogne et volant à 1 000 m d'altitude pour être parés pour une attaque en piqué et en même temps être en mesure de voir ce qui se pourrait se cacher sous les arbres, nous voilà tout à coup environnés d'obus de* flak *que nous n'arrivons pas à repérer; enfin, mon mitrailleur arrière me montre les éclairs des départs, loin derrière nous. À défaut de blindés, nous allons attaquer cette batterie installée au sommet d'une colline et je donne le signal, mais pendant que nous avions les yeux rivés au sol, j'avais négligé une file de chasseurs assez lointaine, défilant à contre-bord et que, sur la foi des assurances qui m'avaient été faites au départ, j'avais prise pour la chasse anglaise, supposée défendre ce secteur. Au moment précis où j'allais commencer ma manœuvre d'attaque, je me trouve environné de trajectoires de balles traçantes; les Hurricane étaient des Messerschmitt et il s'en faut d'un rien pour que le premier réussisse à éviter la collision avec mon appareil* ».

Le Laté de Lamiot prend aussitôt feu. Il largue ses bombes à la verticale du terrain d'Alprech et amerrit à 500 mètres de la côte. Le second maître Thénaisie, observateur, est blessé, mais le quartier maître Paul, radio-mitrailleur, est mort. L'hydravion de Huet est également touché; le mitrailleur, le quartier maître Coucal, est tué et le radio, le maître Cariou, blessé, évacue en parachute. Huet réussit à se poser à proximité de l'hydravion de son commandant, mais il est blessé lors d'une nouvelle attaque de la part les chasseurs allemands et son Laté coule en quelques instants. Les survivants sont recueillis par un chalutier.

Le T2-2 rentre avec un blessé à bord (quartier maître Payol). Quant au T2-4, il est porté disparu; l'équipage (seconds maîtres Halgand et Le Pezron, blessés, et quartier maître Tassel, mortellement blessé) a été fait prisonnier.

Les Laté sont tombés victimes des *Leutnant* Scherer et *Feldwebel* Kraus, appartenant au I./JG 27.

Quatre Laté de la T2 prennent l'air à 12h15 avec la mission de bombarder le fort de la Crèche à Boulogne. Ils attaquent à partir de 13h40, puis rentrent à Cherbourg sans avoir noté la moindre activité.

Ils sont relayés sur l'objectif par quatre V.156F de l'AB1 et deux de l'AB3, escortés par cinq Bloch 151 de la F1C, conduits par le lieutenant de vaisseau de Lévis-Mirepoix. Parvenue au-dessus de Boulogne, la formation de l'AB1 est accueillie par un tir nourri des torpilleurs français. Le bombardement s'effectue à 15h10. Quelques bombes atteignent des chars allemands dans l'enceinte du fort. Au retour, l'AB1 fait escale à Deauville.

L'escadrille 1S1 du lieutenant de vaisseau Hourdin, équipée de trois Loire 130 et de trois Laté 298 (1S1-1 n° 84, 1S1-3 n° 77 et 1S1-6 n° 83) réceptionnés trois jours plus tôt, est également sur la brèche. À 13h35, deux Laté (Hourdin et maître Lacheny) décollent pour une reconnaissance offensive dans la région de Cayeux. Ils ne détectent aucune présence ennemie et font demi-tour.

La dernière sortie des Laté est entreprise par quatre appareils commandés par le capitaine de corvette Suquet, qui a enfin rallié Cherbourg. Ils s'en prennent au pont de Noyelles à 16h20, mais manquent la cible.

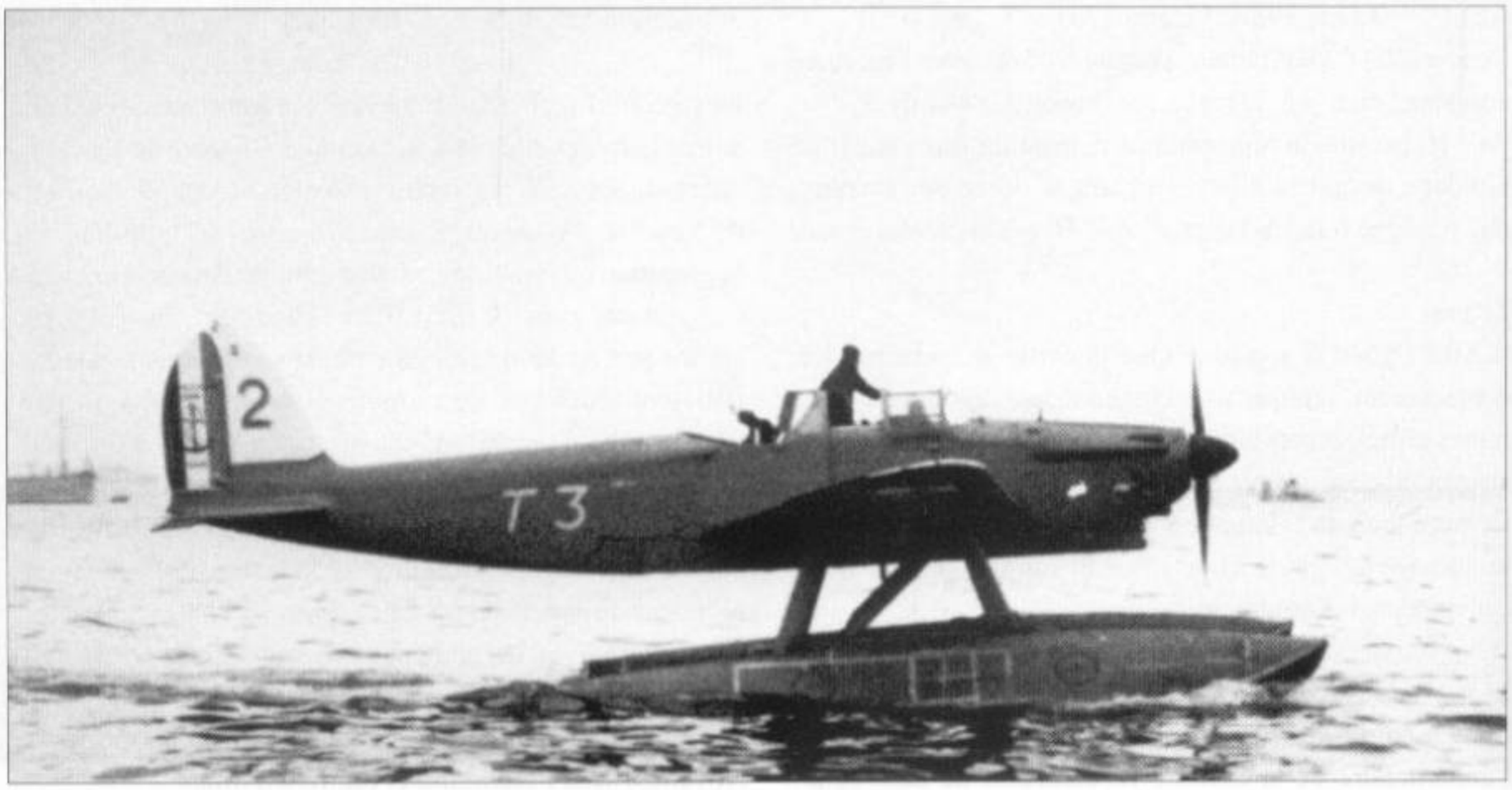
À 17h30, le reste de l'escadrille AB3 gagne Querqueville.

24 mai

À l'aube, Jozan effectue une reconnaissance sur Berck, Boulogne et Calais, mais ne décèle aucune activité de l'ennemi. Pourtant, le XIX. *Panzerkorps* de Guderian accentue sa pression sur Boulogne.

Un problème s'est rapidement posé, celui d'assurer les liaisons entre l'amirauté et le PC de l'amiral Abrial, retranché dans Dunkerque. Le 21 mai, l'enseigne de vaisseau Gibert de la T3 a effectué la première liaison entre Cherbourg et Dunkerque. Le 24, la mission est confiée à la 1S1.

À 11h15, le premier maître Lacheny est intercepté par un Bf 110 au large de Gravelines. En pilote consommé, il



Le Laté 298 n° 40 (T3-2) dans la rade de Cherbourg, en janvier 1940. L'appareil sera transféré à l'escadrille HB1 en mars. (Collection L. Morareau, origine Gibert)

résiste pendant de longues minutes, éludant toutes les passes du chasseur allemand, sauf une... Grièvement blessé, Lacheny parvient à amerrir. Soutenu pendant dix minutes par son radio, le premier maître Goret, il surnage quelques minutes, mais coule à pic.Après trois quarts d'heure d'efforts, Goret réusit à rejoindre à la nage un bâtiment français qui le hisse à bord avec le sac de courrier destiné à l'amiral Nord.
Cette perte amène le préfet maritime à modifier le circuit. Le courrier est transporté par les Laté jusqu'à Douvres, où il embarqué à bord d'une vedette rapide.

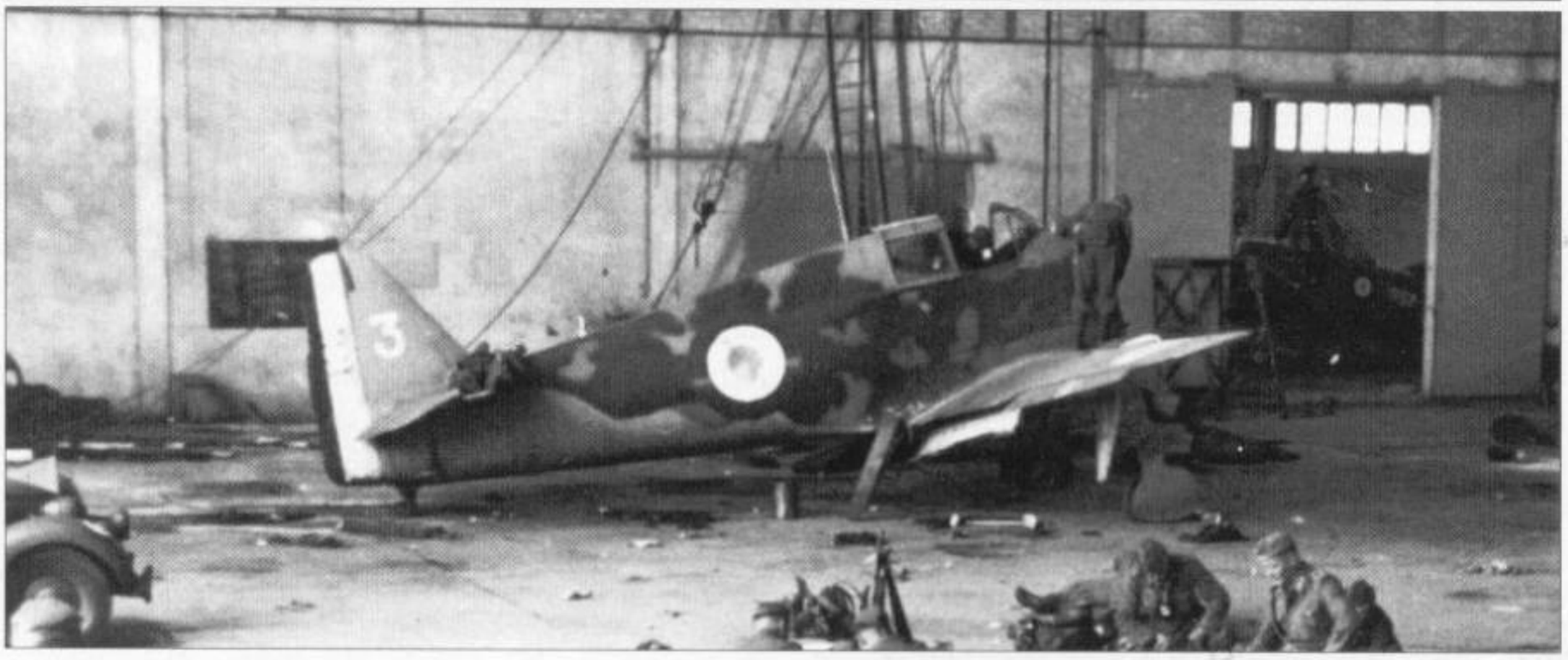
25 mai
Toute résistance a cessé à Boulogne. Les combats se déroulent désormais autour de Dunkerque. Trop éloignées du front, les unités de Cherbourg observent un repos forcé. Les Britanniques offrent à la Marine le terrain de Tangmere, mais l'escadrille AB3, prévue pour être engagée au-dessus de Dunkerque, ne traversera jamais la Manche.

1er juin
L'AB1 est pressentie pour bombarder une batterie près de Furnes. Six V.156F commandés par le lieutenant de vaisseau Mesny se posent à Tangmere à 6 heures. Ils retraversent la Manche en fin de soirée pour accomplir leur mission, mais sans grand succès, la *flak* et le manque de renseignements précis les contraignant à lâcher leurs bombes au jugé. Au retour, Mesny se pose à Hawkinge, un autre appareil à Lympne, les quatre autres regagnant Cherbourg directement.

L'escadrille 1S1 aligne trois Laté 298 et trois Loire 130, dont le 1S1-5 que l'on voit ici en octobre 1939. Cet appareil portait probablement le n° 44. On note le magnifique insigne d'escadrille sur le nez. (Collection L. Morareau, origine Maréchal)

2 et 3 juin
Malgré les demandes pressantes de l'amiral Nord, l'Aéronautique navale n'effectue aucune sortie de jour pour des raisons de sécurité. L'amirauté ne souhaite plus engager ses hydravions que de nuit, mais un violent raid de la Luftwaffe sur Cherbourg dans la nuit du 2 au 3 fera décommander la mission prévue.
Le Farman 223.4 *Jules-Verne* de l'escadrille B5, qui devait également participer à la bataille de Dunkerque, est appelé à d'autres tâches.
Les sorties prévues dans l'après-midi du 3 sont annulées. Dunkerque est tombée.

SIXIÈME ÉPOQUE
DERNIÈRES MISSIONS DANS LE NORD



La chute de Dunkerque marque la fin de la première phase de la campagne à l'Ouest. Désormais, va débuter la campagne de France, proprement dite. Les évacuations vers le Sud des formations de l'Aéronautique navale commencent le 3 juin, car l'entrée en guerre de l'Italie ne semble plus qu'une question de jours.

3 juin
À 18 heures, trois Loire-Nieuport des AB2 et AB4 et un V.156F de l'AB3 partent pour Hyères, via Avord. La 3S2 se replie sur Lanvéoc-Poulmic. Depuis Deauville, où elle a occupé la piste de l'hippodrome entre le 24 février et le 22 mai, elle a exécuté dix missions de guerre, consistant en des recherches de sous-marins et de mines magnétiques.

4 juin
Dans la journée, les escadrilles de bombardement en piqué achèvent leur transfert sur Hyères. Malheureusement, à 8h45, le L-N.411 du second maître Rochon est abattu au-dessus de Vierzon par un Polonais trop entreprenant de la patrouille de Romorantin. Blessé aux jambes, Rochon se parachute, mais il est attendu à sa descente par une populace armée de fourches et de mauvaises intentions qui le prend pour un parachutiste

Le Bloch 151 n° 61 de l'escadrille AC2 capturé à Cherbourg, en juin 1940.
À travers les portes du hangar, on aperçoit la silhouette d'un LeO C.30 de l'escadrille 3S2. (Bundesarchiv-Colence)

Le prototype du Centre NC-470, évacué d'Orly à Rochefort le 21 mai et tombé entre les mains des Allemands. (ECPA)

allemand. Il est sauvé du lynchage par l'arrivée opportune des gendarmes.

Dans la soirée, il ne reste plus à Cherbourg que les unités suivantes :

– T2	10	Laté 298	9 disponibles
– T3	10	Laté 298	9 disponibles
– 1S1	3	Loire 130	2 disponibles
	3	Laté 298	2 disponibles [2]
– AB1	6	Vought 156F	5 disponibles
– F1C	13	Potez 631	8 disponibles
	5	Bloch 151	4 disponibles.

6 juin

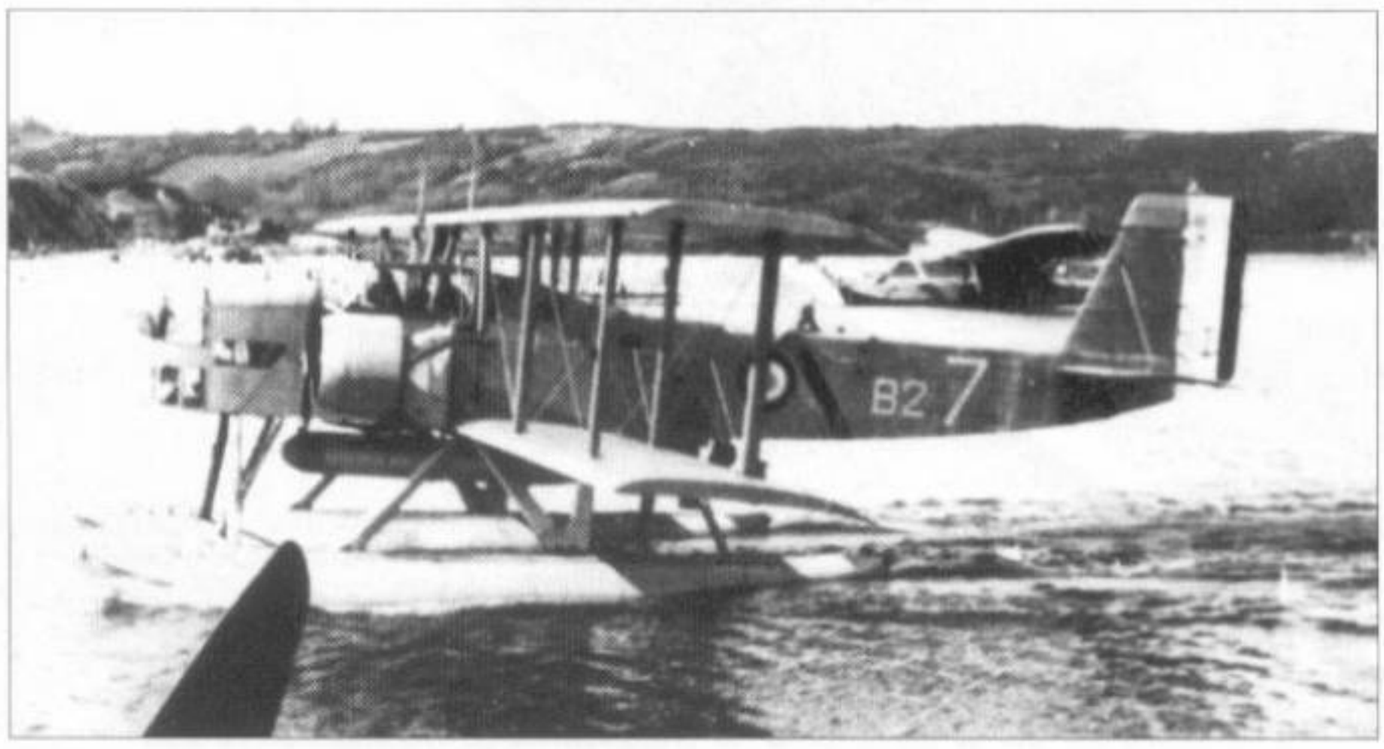
Trois Laté de la T2, conduits par le lieutenant de vaisseau Lamiot, bombardent le carrefour des routes Le Tréport-Amiens et Abbeville-Beauvais, à Airaines, en plein jour. Par chance, ils ne font aucune mauvaise rencontre.

7 juin

Comme l'amirauté demande à la ZOAN de lui désigner des objectifs proches de la côte à bombarder de nuit, trois Laté de la T2 se voient assigner les nœuds routiers au sud d'Abbeville. Précédés par un quatrième porteur de fusées éclairantes, ils atteignent l'objectif à 01h05, mais ne peuvent bombarder en raison d'une forte brume.

Un autre appareil de l'Aéronautique navale peut, lui, lancer ses bombes cette nuit-là. Elles seront les premières d'une longue série à tomber sur Berlin. Nous reviendrons dans un chapitre à part sur cette mission historique.

Un LeO H-257bis de l'escadrille B2 à Lanvéoc-Poulmic, au printemps 1940. Il fallait une bonne dose de courage à ses équipages pour effectuer des missions de bombardement – même de nuit – à bord de ces véritables pièces de musée. (Collection L. Morareau, origine Delaville)



8 juin

Pour renforcer le potentiel des forces maritimes du Nord, l'escadrille B2 dépêche six LeO H-257bis à Cherbourg. Dans la nuit, une mission de Laté 298 doit être annulée à la suite d'un bombardement allemand dans la rade.

9 juin

Six V.156F de l'AB1 rallient Deauville, d'où cinq repartent pour s'en prendre à des colonnes en marche sur Rouen. Faute d'objectifs, Rouen étant déjà tombée, ils attaquent des camions entre Abbeville et Rouen.

L'AB1-6 (n° 8) est abattu par un Bf 109 en maraude et se pose dans la nature sur la rive gauche de la Seine. Le pilote, le second maître Buhot-Launay, et son observateur, l'enseigne de vaisseau de Contenson, rejoignent Cherbourg le lendemain.

Dans la nuit du 9 au 10, les T3 et B2 exécutent une mission de bombardement sur la Somme.

Le capitaine de corvette Suquet a décidé de partir de la rade de St Vaast-la-Hougue, moins exposée que celle de Cherbourg, où deux missions avaient déjà dû être décommandées en raison de la l'activité de la Luftwaffe. À 1h50, le lieutenant de vaisseau Marraud (T3) décolle, suivi à cinq minutes d'intervalle par l'enseigne de vaisseau Roux de Vence et le maître Grand. L'objectif est une fois de plus le pont de Noyelles-sur-Mer qui, tel le veau d'or, est toujours debout. Perdus dans l'épais nuage provenant de l'incendie des dépôts de carburant de la Basse-Seine, les Laté éprouvent bien des difficultés à repérer leur objectif. Seul Roux y réussit et regagne sa base, où il retrouve son commandant. En revanche, Grand est porté disparu en compagnie de son radio-mitrailleur, le quartier maître Tanguy. L'épave de leur Laté n° 14 ne sera jamais retrouvée.

Trois LeO H-257bis décollent également de St Vaast-la-Hougue à 1h30, mais seuls deux trouvent l'objectif qu'ils bombardent au jugé.

Le terrain de Querqueville lui paraissant désormais trop exposé, Jozan fait déménager ses chasseurs sur Maupertus. Le 31 mai, l'Aéronautique navale a enfin pris en compte ses six premiers D.520 dont cinq sont convoyés à Orly, où ils finissent écrasés sous les bombes allemandes le 3 juin. Le soir du 9, Jozan part avec quelques pilotes de l'AC1 pour récupérer cinq D.520 demeurés à Toulouse. L'instruction des pilotes aura lieu à Rochefort où douze autres D.520 sont livrés entre le 13 et le 15. Pendant ce temps, le commandement de la flottille est confié au lieutenant de vaisseau de Lévis-Mirepoix, qui, alors, ne dispose plus que de deux Potez 631 et quatre Bloch 151 *à peu près* en bon état.

10 juin

Les demandes de la ZOAN concordant avec les dispositions prises par l'amirauté, l'amiral Nord décide d'employer l'AB1 sur la Basse-Seine. Quatre V.156F, protégés par des Bloch 152, bombardent un pont provisoire à Elbeuf.

Le Laté n° 76 de la T2 en reconnaissance est pris sous le feu d'un navire français au large de Honfleur. Flotteurs crevés, l'avion coule après son amerrissage, mais l'équipage du premier maître Gobert s'en sort sans mal.

(2) Le n° 81, prototype de la version Laté 298E, a remplacé le 27 mai l'avion de Lacheny, abattu le 23 mai.

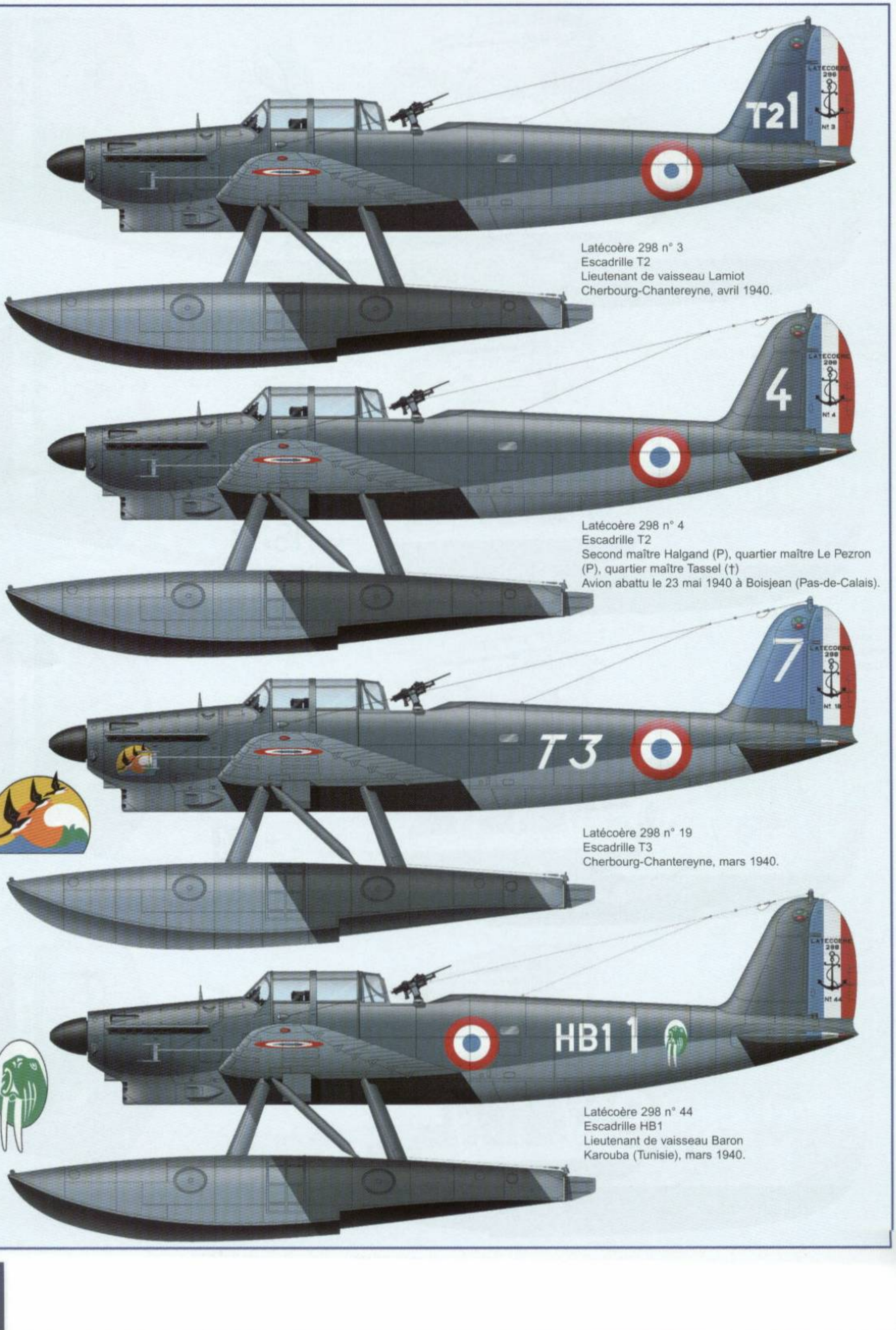
Loire 130 n° 16
Escadrille HS1
Arzew (Algérie), mai 1940.

Loire 130 n° 53
Groupement HS3
Croiseur *La Galissonière*, fin 1939.

Loire 130 n° 61
Groupement HS2
Cuirassé *Strasbourg*, fin 1939.

Loire 130 n° 21
Flottille F1H
Capitaine de corvette Killian
Karouba (Tunisie), mai 1940.

Aéronautique navale



Latécoère 298 n° 3
Escadrille T2
Lieutenant de vaisseau Lamiot
Cherbourg-Chantereyne, avril 1940.

Latécoère 298 n° 4
Escadrille T2
Second maître Halgand (P), quartier maître Le Pezron (P), quartier maître Tassel (†)
Avion abattu le 23 mai 1940 à Boisjean (Pas-de-Calais).

Latécoère 298 n° 19
Escadrille T3
Cherbourg-Chantereyne, mars 1940.

Latécoère 298 n° 44
Escadrille HB1
Lieutenant de vaisseau Baron
Karouba (Tunisie), mars 1940.

Le Dewoitine D.520 n° 74 de l'escadrille AC3, accidenté dans le Sud de la France, probablement fin juin 1940. On note l'inscription « AC3 » hâtivement appliquée à la craie sur le fuselage arrière.
Une autre photo de cet appareil apparaît en page 24 d'Aéro-Journal n°2.
(SHAA)

11 juin

Conséquence de l'entrée en guerre de l'Italie , le 10 juin, la T3 est envoyée à Berre, via Brest et Hourtin. Malheureusement, le lendemain, dans la région de Toulouse, les Laté sont pris dans un mauvais grain. Le T3-6 (second maître Le Louarn, premier maître Tanguy et quartier maître Gaston) percute une colline près de Castres; l'équipage est tué. Le T3-2 du second maître Etienne tente de se poser sur la Garonne, mais s'écrase sur le fleuve après avoir percuté un câble; l'équipage est sain et sauf.

La B2 replie ses quatre derniers LeO H-257bis de St Vaast-la-Hougue à Cherbourg.

17 juin

Le Havre est évacué le 13, Caen quatre jours plus tard. Carentan est atteint par les *Panzer* dans la soirée du 17.

À l'aube, le lieutenant de vaisseau de Lévis-Mirepoix mène à bien une reconnaissance à bord d'un Potez 631 sur l'axe Caen, Évreux, Dreux, Argentan, au cours de laquelle il repère des éléments motorisés allemands près de Dreux.

« *On voit, le long d'une petite voie ferrée, une carcasse d'avion français abattu, brûlant au sol, puis presque aussitôt, dans un champ, une quinzaine d'avions Henschel bien alignés, à côté, un groupe assez important d'automitrailleuses. On leur lâche une bonne rafale. Les Allemands sont surpris* [...], *aucune réaction. Pas de bombes, c'est dommage, et il est temps de retourner à Cherbourg rendre compte avec l'essence qui nous reste* ».

À 16h15, l'enseigne de vaisseau Jacoubet, de l'AC2, s'envole à bord de son Potez 631 n° 177 pour une nouvelle reconaissance, emmenant le second maître Scouezec comme mitrailleur. Le Potez ne rentrera jamais, abattu par des chasseurs allemands après un rude combat à Lecaude (Calvados).

Ce jour-là, avant la consititution officielle de l'escadrille 5AC (20 juin), le premier maître Barbé revendique un bombardier allemand au-dessus de St Nazaire. La 5./KG 30 signale en effet la perte de l'un de ses Ju 88A près de l'embouchure de la Loire au terme d'un combat aérien. Or, aucun avion de l'armée de l'Air – et encore moins de la RAF – n'a revendiqué la moindre victoire dans ce secteur.

18 juin

L'ordre d'évacuation est donné aux unités de Cherbourg par le sous-chef d'état-major de la 1ère région, sans que l'amiral Nord n'en soit averti. À cette date, il reste encore :

– 1S1	3 Loire 130	Chantereyne
	5 Laté 298	
– T2	9 Laté 298	Chantereyne
– F1C	10 Potez 631	Maupertus
	3 Bloch 151	
– AB1	4 Vought 156F	Querqueville

L'AB1 exécute une ultime attaque dans la région de Coutances à l'aube et met le cap sur Lanvéoc-Poulmic, avant de rejoindre Hourtin puis St Laurent-de-la-Salanque, où l'armistice la cloue au sol.

La T2 appareille à 10 heures et effectue au passage une reconnaissance offensive près de Lessay, avant de se poser à Lanvéoc-Poulmic.

La 1S1 rejoint également Lanvéoc-Poulmic au moment où cette base se trouve en pleine évacuation. Les pleins faits, tous les hydravions repartent pour Hourtin.

Trois Bloch 151 décollent à 8h30 pour intercepter des bombardiers allemands qui survolent le terrain. Ils ne peuvent les rejoindre et mettent le cap sur Rochefort. Seulement deux arrivent à bon port, l'appareil du second maître Amory ayant été abattu en combat à Auvers (Manche).

19 juin

Le théâtre d'opérations Nord disparaît.

La F1C est d'abord repliée sur Montpellier, puis sur Marignane. En raison du mauvais temps, un certain nombre d'avions s'égarent ou capotent. À peine arrivés à Marignane le 21 juin, 13 D.520, 10 (?) Potez 631, 4 (?) Bloch 151 et même 10 LeO 451 récupérés à l'usine de Nantes sont dirigés vers Hyères-Le Palyvestre.

24 juin

À 13h55, le lieutenant de vaisseau Pirel, commandant la nouvelle 5AC, et le second maître Pivet survolent Royan pour vérifier l'occupation du fort du Chay. Une mitrailleuse lourde ouvre le feu sur les Morane 406 et abat celui de Pivet – il est le dernier tué de l'Aéronautique navale pendant la campagne de mai-juin 1940.

SEPTIÈME ÉPOQUE

BOMBES SUR BERLIN

Le Farman 223.4 n°2, baptisé *Jules-Verne*, de l'escadrille B5 à Bordeaux-Mérignac en juin 1940.
Lors de la mission historique de la nuit du 7 au 8 juin, son équipage se composait des capitaine de corvette Daillière (commandant de bord), premier maître Yonnet (pilote), enseigne de vaisseau Comet (navigateur), maître Corneillet (mécanicien), maître Scour (radio) et second-maître Deschamps (mitrailleur et bombardier).
(Collection L.Morareau, origine Daillière)

Il est très exactement 15h28 lorsque le premier maître Yonnet arrache le lourd Farman 223.4 de la piste de Mérignac pour un périple de plus de 5 000 km. L'appareil, commandé par le capitaine de corvette Daillière, survole la Manche, la mer du Nord et pénètre en territoire allemand à la verticale de Rostock à 23h28. Il arrive à la verticale de Berlin par le nord-nord-est à minuit très précisément.

Mais, quel est cet appareil qui est le premier avion allié à avoir bombardé Berlin ?

Le Farman (Centre NC) 223.4 est à l'origine un quadrimoteur destiné à repondre aux besoins d'Air France, qui cherche un un long-courrier transatlantique. Trois exemplaires sont commandés par la compagnie civile. Le premier exemplaire (F-AQJM - *Camille-Flammarion*) vole le 15 mars 1939. Il est suivi par les n° 2 (F-ARIN - *Jules-Verne*) et n° 3 (F-AROA - *Le Verrier*) en octobre.

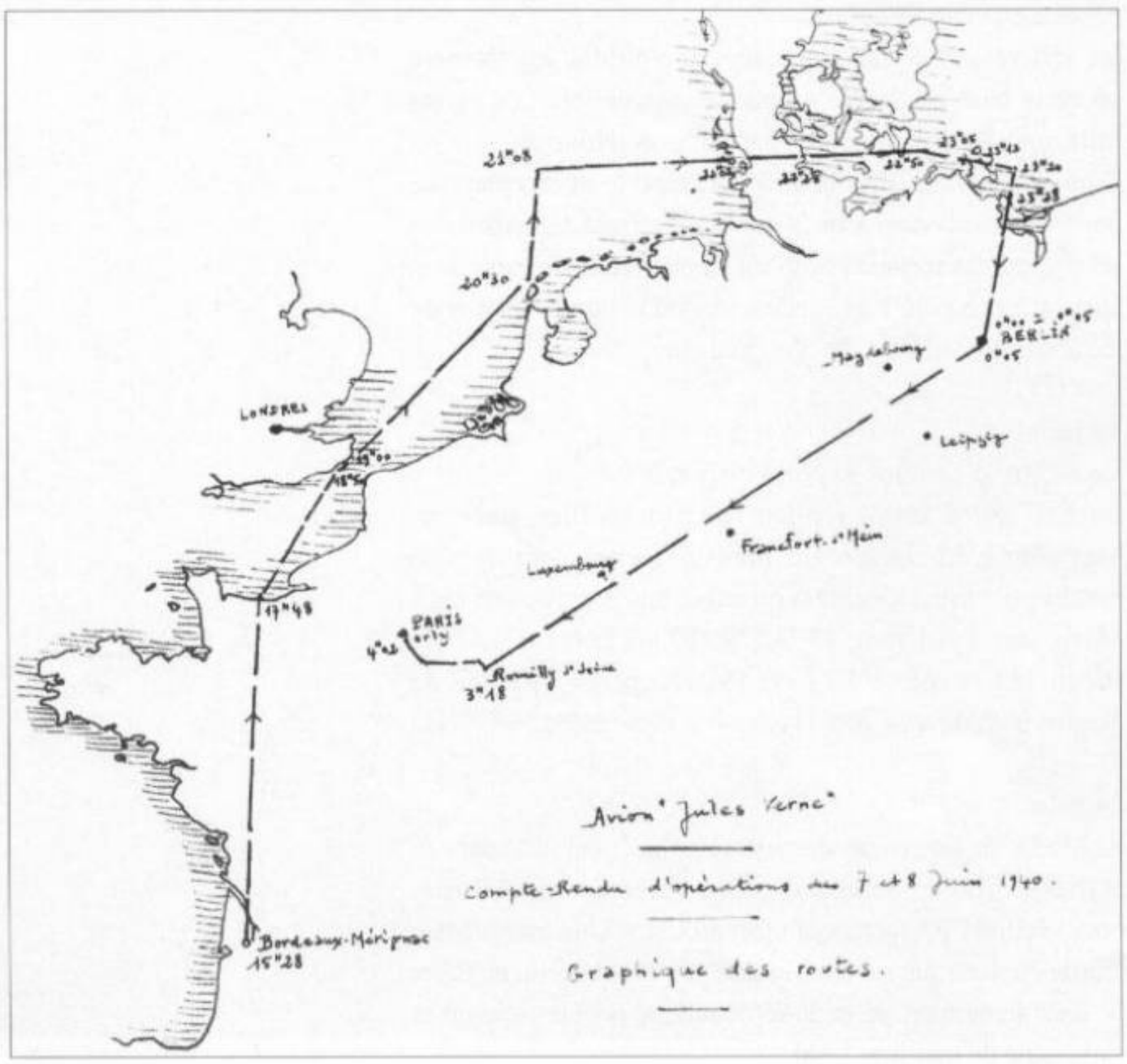
Le *Camille-Flammarion*, piloté par Codos et Guillaumet et commandé par le capitaine de corvette Daillière, est chargé de surveillé les cuirassés de poche allemands *Admiral Graf von Spee* et *Admiral Scherr* depuis Natal (Brésil).

Sur l'insistance de Daillière, le *Jules-Verne* est cédé à l'Aéronautique navale le 21 février. Le 6 avril, il réalise sa première mission, un accompagnement d'escadre au large du Portugal (16 heures de vol). Il est alors décidé de le militariser. Cette transformation, qui se déroule à Toussus-le-Noble entre le 23 avril et le 6 mai, n'est pas une mince affaire. Ses moteurs sont remplacés par des Hispano-Suiza 12Y37 développant 1 050 cv au décollage. Une mitrailleuse Darne de 7,5 mm est montée par acquit de conscience (car son utilité est purement théorique) à la porte arrière droite, un viseur est monté dans le nez vitré pour la circonstance et huit rateliers (fixés sur un madrier en bois, car la tôle du fuselage est trop mince) sont disposés sous le ventre pour emporter des bombes de 250 kg (avec une garde au sol de... 20 cm !). Enfin, de nouveaux réservoirs sont installés dans le fuselage.

Le 10 mai, le *Jules-Verne* effectue un unique essai à Lanvéoc-Poulmic et, le 13 mai, il accomplit sa première mission de bombardement au-dessus d'Aix-la-Chapelle, attaquant les ponts de Maastricht au retour. Le 14, il réalise une sortie identique.

C'est le 18 mai que sont officiellement regroupés les trois NC-223.4 au sein de l'escadrille B5, dont le commandement est confié au capitaine de corvette Daillière. Toutefois, ni le n° 1 *Camille-Flammarion* (lieutenant de vaisseau Menvielle), ni n° 3 *Le Verrier* (lieutenant de vaisseau Mangin d'Ouince) ne seront

L'itinéraire du *Jules-Verne* tracé par Yves Yonnet.



transformés avant la cessation des combats.

Le *Jules-Verne* enchaîne les missions : Walcheren, Aix-la-Chapelle, Flessingue, St Omer, Anvers, Calais... Le 3 juin, il escorte le croiseur *Émile-Bertin* qui transporte les réserves d'or de la Banque de France en Martinique.

Le 6 juin, l'appareil gagne Bordeaux-Mérignac pour ce qui sera une mission historique. Il est préparé dans la journée du lendemain et chargé de huit bombes de 250 kg. Le départ est fixé à 15h30, il décolle avec deux minutes d'avance. L'objectif est... Berlin. Cependant, les consignes sont strictes : interdiction de bombarder la ville (sans doute, par crainte de représailles), interdiction de descendre au-dessous de 1 500 mètres.

L'appareil franchit la côte française à la verticale d'Arromanches, puis remonte jusqu'aux îles de la Frise Occidentale, traverse le Danemark et pénètre en Allemagne près de Greifswald, arrivant sur Berlin par le nord-nord-est, après huit heures et demie de vol.

Le *Jules-Verne* survole une épaisse couche de cumulus qui gène la visée et effectue plusieurs passages en désynchronisant ses moteurs, de manière à faire croire à la présence de plusieurs avions. À 0h05, Daillière largue les huit bombes, tandis que le mitrailleur balance à la main des bombes incendiaires de 10 kg par la porte arrière.

Le *Jules-Verne* revient sans encombre à Orly où il se pose à 4h02.

Le lendemain, un communiqué triomphal annonce : « *Une formation de l'Aéronavale a bombardé cette nuit Berlin avec succès. Tous les appareils ont regagné leur base* ».

– *Tu parles d'un pot*, remarquera avec ironie le premier maître Yonnet, pilote du *Jules-Verne*, *si on s'était fait descendre, toute la formation était foutue !*

Les bombes sont tombées dans la grande banlieue de Berlin, ne causant que des dégâts mineurs.

Le 10 juin, l'appareil bombarde les usines Heinkel à Rostock, et, à son retour, est envoyé à Istres pour être engagé au-dessus de l'Italie. Toutefois, il n'y a pas de bombes à Istres et le commandant de la base ne voit pas l'utilité d'en faire venir alors que la guerre est pratiquement terminée. De fort méchante humeur, Daillière, décide de revenir à Orly.

Le 13 juin, il bombarde Porto-Marghera, le port de Venise, où il incendie un dépôt de carburant. La nuit suivante, il attaque Livourne et lance des tracts sur Rome au retour. C'est la dernière mission du *Jules-Verne* .

Le 16 juillet 1940, les trois NC-223.4 sont restitués à Air France à Marignane.
On voit le n° 2 *Jules-Verne*, en haut, après avoir fusillé sa roulette et, ci-dessus, en compagnie du n° 3 *Le Verrier* (F-AROA).
On distingue encore l'emplacement de la cocarde de flanc. L'insigne d'Air France a été remis à sa place.
(Collection J. Mutin)

HUITIÈME ÉPOQUE
FACE AUX ITALIENS

Lorsque, le 10 juin, l'Italie entre à son tour en guerre, l'Aéronautique navale aligne 127 appareils disponibles dans le secteur méditerranéen (voir ordre de bataille page suivante). Faute de moyens suffisants, les opérations se limitent à une série d'engagements ponctuels, généralement nocturnes.

12 juin

Les offensives aériennes tardent à se déclencher. Les Italiens frappent les premiers en attaquant la base de Bizerte-Karouba, en Tunisie, où ils détruisent quatre Loire 70 de l'escadrille E7.

13 juin

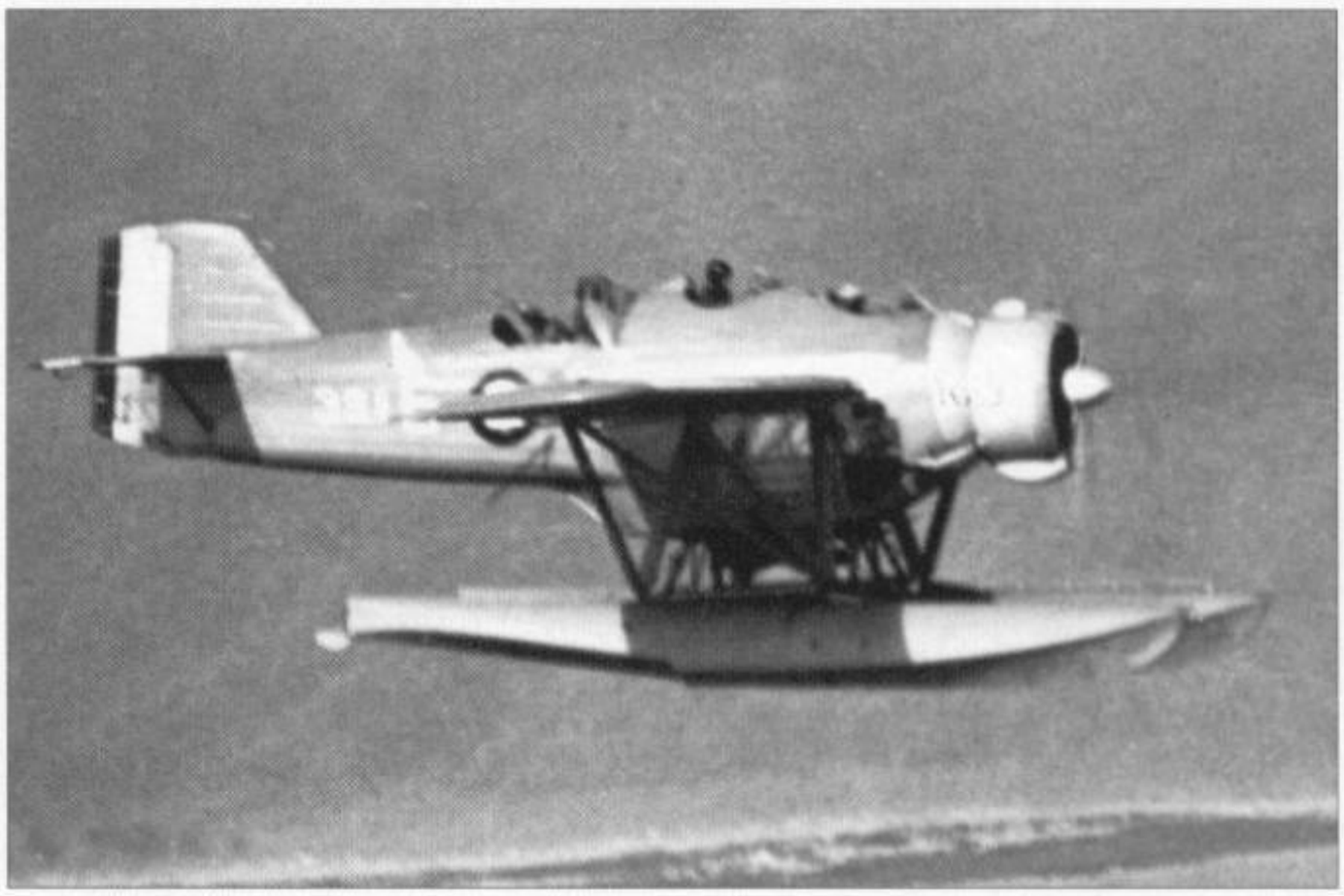
Sur la foi de renseignements plutôt vagues, faisant état de la jonction imminente d'une escadre allemande et d'une escadre italienne en Méditerranée, une partie de la flotte française se déploie entre Gibraltar et Oran. La surveillance aérienne est assurée par l'escadrille E3, les hydravions embarqués et deux groupes de l'armée de l'Air.

À 5h40, un Breguet Bizerte signale l'ennemi qui, après vérification, s'avère être... l'escadre française. En revanche, le Loire 130HS3-6 du *La Galissonnière* et le HS3-3 du *Jean de Vienne* repèrent un sous-marin italien (le *Dandolo*) qui est aussitôt attaqué. Malgré l'observation d'une « *tache d'huile de deux milles de long* », le sous-marin n'a pas été touché. Les hydravions catapultés des croiseurs reçoivent l'ordre de gagner la base aéronavale la plus proche, l'amiral Gensoul ne manifestant aucune envie de tester l'efficacité du système de récupération des hydravions en haute mer sous la menace de sous-marins ennemis (voir page 6).

À 10h57, quinze Fiat CR.42 du 151° *Gruppo* CT mitraillent le terrain de Hyères. Le Vought 156F n° 36 (AB3-6) est abattu par des chasseurs au large de la côte. L'équipage, second maître Le Drouepeet et quartier maître Lucas, est tué.

14 juin

À 3h45, 8 V.156F de l'AB3 décollent pour bombarder l'escadre italienne dans le port de Gênes. Les trois avions



Un LeO H-43 de l'escadrille 3S1 en vol dans la région de Hyères, en avril 1940. Le code complet figure encore à côté de la cocarde de fuselage. Cette escadrille avait en charge la surveillance de la rade de Toulon. (Collection L.Morareau, origine Leymérigie)

Ordre de bataille de l'Aéronautique navale
10 juin 1940, zéro heure
(secteur de la Méditerranée)

E3	2	(2)	Bre 521	Karouba
	2	(2)	Bre 521	Arzew
E7	7	(4)	Loire 70	Karouba
E9	4	(3)	Bre 521	Berre
10E	1	(1)	F.222.2	Oran
	1	(1)	F.222.2	Istres
E11	2	(2)	LeO H-470	Karouba
3S1	9	(7)	LeO H-43	St Mandrier
3S3	9	(7)	GL-812	Berre
3S4	2	(2)	Bre-Short Calcutta	Berre
	3	(2)	CAMS 55.10	
	1	(?)	LeO H-257bis	
	1	(?)	LeO H-258	
3S5	6	(5)	LeO H-43	St Mandrier
3S6	6	(5)	PL-15	Aspretto
	2	(0)	Laté 298	
4S1	9	(4)	CAMS 55.10	Karouba
4S2	2	(1)	CAMS 55.10	Karouba
	6	(3)	LeO H-258	
HS1	9	(6)	Loire 130	Arzew
HB1	10	(8)	Laté 298	Karouba
HB2	10	(10)	Laté 298	Karouba
T1	10	(8)	Laté 298	Oubeira
T4	10	(8)	Laté 298	Berre
AC3	12	(10)	Bloch 151	Hyères
	2	(2)	D.510	
AB2	8	(6)	L-N.401	Hyères
AB3	11	(11)	Vought 156F	Cuers
AB4	8	(6)	L-N.411	Hyères

Entre parenthèses, le nombre d'avions disponibles.

de tête, menés par le lieutenant de vaisseau Pierret, attaquent un sous-marin en surface à 150 milles d'Albenga vers 4h55. Ils placent deux coups au but qui endommagent le *Gondar*. L'attaque est renouvelée à partir de 7 heures par 12 V.156F et 3 Loire 130, mais le submersible a pu regagner La Spezia.

15 juin

La Regia Aeronautica sort en masse en fin de matinée. À partir de midi, 27 Fiat CR.42 du 150° *Gruppo* CT, 25 du 23° *Gruppo* CT et 25 du 18° *Gruppo* CT prennent pour cibles les terrains d'aviation français le long du littoral. Douze appareils du premier groupe attaquent Cuers-Pierrefeu. Prévenus tardivement, neuf Bloch 151 de l'AC3 décollent en trois patrouilles entre 11h50 et 12h02 :

1ère section

SM Helf	n° 424	AC3-14
SM Saint Vanne	n° 45	AC3-5
EV Carmeille	n° 89	AC3-4

2ème section

LV Ziegler	n° 77	AC3-1
SM Briet	n° 394	AC3-2
SM Miramond	n° 69	AC3-3

3ème section

A/C Hourcade	n° 51	AC3-15
SM Soulimant	n° 348	AC3-8
SM Le Bihan	n° 37	AC3-9

La dernière section entre en contact avec l'ennemi à l'ouest du terrain, vers 400 mètres d'altitude. Les combats se déroulent alors sous la forme d'engagements individuels. Hourcade, moniteur prêté par l'armée de l'Air, est coiffé par les Fiat au moment où il arrache son Bloch de la piste. Il est abattu et tué sans avoir eu la possibilité de se défendre. Soulimant, dont l'appareil est fortement endommagé, se pose dans la nature.

Le Bihan engage plusieurs adversaires, mais une rafale bien placée incendie son moteur. Le Bloch commence à perdre de l'altitude. Un Fiat croise sa route. Sans l'ombre d'une hésitation, Le Bihan maintient son cap et percute volontairement le biplan qui vole littéralement en éclats. Le Bloch semble alors échapper au contrôle du pilote, qui pourtant réussit à le maîtriser pour tenter de se poser dans la vallée de Rocbaron. À 12h07, le plan droit heurte un arbre, l'appareil capote et prend feu. Le Bihan est éjecté. Il ne souffre que de quelques brûlures superficielles. Toutefois, à l'hôpital on découvre que ses poumons sont injectés de sang et il décède vers 17 heures.

À 12h03, la première section attaque des Fiat par l'arrière à l'ouest du terrain. Deux Italiens sont vus tomber en flammes près de St Tropez, mais il s'agit d'avions abattus par le GC III/6. Les trois appareils rentrent indemnes.

Ziegler et sa section sont assaillis par une quinzaine de chasseurs. Lui-même reçoit une balle dans le dos, mais il parvient néanmoins à regagner Cuers avec son appareil criblé de balles et dont le train gauche a été cisaillé.

Briet rentre avec un réservoir crevé et des commandes à demi-sectionnées. Miramond, qui n'a pas été davantage ménagé, obtient cependant le crédit d'une victoire confirmée. Il se pose à Cuers où il a la surprise de constater que la moitié de son empennage a été arrachée par une rafale.

Le bilan est bien triste pour l'escadrille AC3 qui perd deux tués, un blessé grave et six avions hors d'état.

Du côté italien, le *Capitano* Nino Caselli de la 365ª *Squadriglia* a été abattu; son Fiat CR.42 (MM5579) est probablement celui abordé par Le Bihan. L'appareil (MM5590) du *Tenente* Enrico Zuffi, de la même escadrille, est contraint de se poser sur la piste de Cuers où le pilote est fait prisonnier (son appareil sera ultérieurement rendu aux Italiens). Ce sont les deux seules pertes admises par la Regia Aeronautica, dont les pilotes revendiquent de leur côté quatre victoires confirmées.

Les autres chasseurs italiens ont mitraillé le terrain de Cuers où ils ont détruit six Vought 156F de l'AB3.

17 juin

Dans la nuit du 17 au 18, le capitaine de corvette Corfmat, commandant la flottille F1A, le lieutenant de vaisseau Pierret, commandant l'AB3 et le second maître Roy, égale-

ment de l'AB3, décollent de Cuers vers 1h30 à bord de leur Vought 156F et bombardent San Stefano à 3h25.
À peu près à la même heure, quatre Laté 298 de la T3 et cinq de la T4, plus celui du capitaine de corvette Suquet (commandant la flottille F5T), s'en prennent aux ports d'Imperia et d'Albenga.

18 juin

Treize Loire-Nieuport des AB2 et AB4 bombardent dans la nuit du 18 au 19 le port d'Imperia et la rade de Novi Ligure. Deux appareils sont portés disparus dans des conditions non élucidées, celui du maître Billien et celui du second maître Ricquier. Un appareil de l'AB2 est touché par la DCA italienne et s'écrase sur le terrain de Hyères au retour.

21 juin

L'un des deux Farman 222.2 de l'escadrille 10E, le n° 16 (*Arcturus*), se trouve à Marignane depuis le 13 juin. Il effectue plusieurs missions de bombardement nocturnes, dont la dernière se déroule dans la nuit du 21 au 22 au-dessus de Livourne.

22 juin

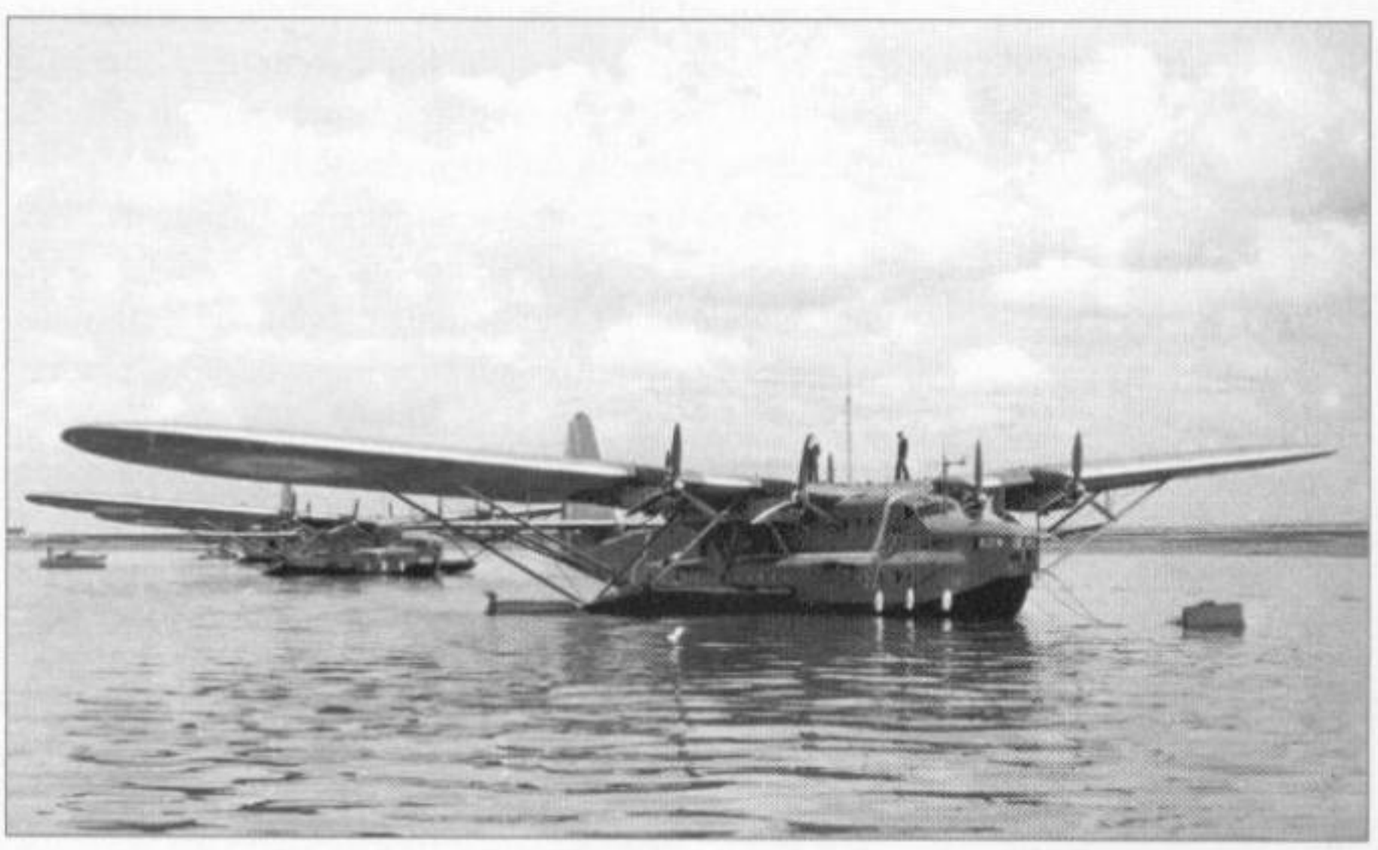
Deux CAMS 55.10 de la 4S1, commandés par le lieutenant de vaisseau Blain et l'enseigne de vaisseau Gardanne, décollent de Karouba en fin de matinée. À 12h55, ils sont interceptés par un chasseur italien au large du cap Zerbib, à 500 mètres d'altitude. Au cours de la première attaque, le 4S1-1 (n° 92) de Gardanne est sévèrement touché et son pilote grièvement blessé. Il réussit néanmoins à garder le contrôle de l'appareil, mais capote en tentant d'atterrir dans un champ. Le second hydravion parvient à échapper à l'attention du chasseur en piquant à moins de 50 mètres d'altitude.
Telle est la version officielle, car la réalité est tout autre. Le chasseur italien n'est en fait qu'un Morane 406 du GC III/5, lancé sur les traces d'un « Savoia S.79 ». Malgré les protestations de l'état-major de la 4ème région maritime, l'armée de l'Air refuse d'admettre qu'il s'agit d'une méprise et crédite officiellement le lieutenant Pierre Moran d'une victoire homologuée !
L'escadrille T2 quitte Berre pour Bougie. Le lieutenant de vaisseau Lamiot raconte :
« *Le décollage a été laborieux, certains de nos appareils, trop alourdis, nous rejoindront plus tard. Par le travers des Baléares, je n'en crois pas mes yeux, j'aperçois un grand sous-marin en surface. Aussitôt signal d'alarme et nous fonçons sur lui pleins gaz car nous savons qu'il n'y a pas de Français dans le secteur. Mais l'Italien ne nous attend pas et nos bombes tombent au jugé sur l'endroit très approximatif où il a disparu* ».
Cette rencontre inopinée aura une conséquence gênante; sur les six Laté arrivés à Bougie, un seul porte encore une bombe.

23 juin

Le seul et unique Laté de la T2 encore armé, celui du maître Chauby, est envoyé attaquer un submersible repéré au large de Bougie. La bombe heurte le kiosque du sous-marin, mais oublie d'exploser !
Deux jours plus tôt, la 7ème division de croiseurs italienne a appareillé de Cagliari pour intercepter des convois français entre la métropole et l'Afrique du Nord. Cette sortie n'est pas passée inaperçue et la HB1 reçoit l'ordre d'attaquer les bâtiments italiens. Malheureusement, la HB1 ne dispose pas de torpille et ses appareils décollent avec deux bombes de 150 kg.
Le temps est couvert et les Laté rencontrent un plafond inférieur à 300 mètres avec de gros nuages noirs entre Tunis et la Sardaigne. Les pilotes éprouvent les pires difficultés à maintenir la formation. Seul le lieutenant de vaisseau Baron, commandant l'escadrille, entre en contact avec l'ennemi. Débouchant d'une masse nuageuse, il tombe nez à nez avec le gros de la division, à l'est de l'île Toro. Il largue ses deux malheureuses bombes qui ne font pas grand mal aux bâtiments ennemis et, la mort dans l'âme, regagne l'étang d'El-Mellah.
À 1h15, le LeO H-257bis 3S4-1, commandé par le lieutenant de vaisseau Le Berre, décolle de St Raphaël et bombarde Imperia vers 3 heures avec quatre bombes K de 225 kg. Il est imité par le LeO H-258 3S4-2 du lieutenant de vaisseau Sautereau du Part, qui lance cinq bombes G² sur Finale Ligure et Imperia. L'appareil amerrir à Hyères avant de regagner Berre.
Les opérations contre la Regia Aeronautica prennent fin le 24 juin, lorsque le LeO H-470 11E-2 de l'enseigne de vaisseau Le Saint soutient vers 18 heures un duel aérien contre un CANT Z.506, qui ne donnera aucun résultat.

Les Laté 298 de l'escadrille T2 sont surpris par l'armistice sur l'étang d'El-Mellah (Algérie). Parmi eux s'est glissé un appareil de l'escadrille HB1 (le « 8 », à l'extrême gauche), reconnaissable à son marquage spécifique (numéro sur le fuselage et « maquillage » du code et de l'insigne).
(Photo J. Lamiot)

Avec leur autonomie qui frise les vingt heures, les gros oiseaux de l'escadrille E6 sont utilisés pour la protection de convois et l'exploration en haute mer.
Au premier plan, le Laté 523 n° 3 (*Aldebaran*), reconnaissable à son unique bande blanche peinte autour de la coque, à l'avant et à l'arrière. Le n° 1 (*Altaïr*) ne portait aucune marque et le n° 2 (*Algol*) se distinguait par ses deux doubles bandes.
(ECPA)



Quatre des dix LeO 451 de l'Aéronautique navale repliés à Hyères-Le Palyvestre, en juillet 1940.
Ces machines, dont certaines proviennent de la « cueillette sauvage » lors de l'exode, seront stockées sous contrôle de l'armée de l'Air.
Il faudra attendre septembre 1941 pour qu'une première unité soit transformée sur ce type, la Marine ayant jusque là préféré le Martin 167F pour sa capacité à bombarder en semi-piqué.
(SHAA)

CONCLUSIONS

« *Avons-nous fait tout ce que l'on pouvait attendre de nous,* s'interrogeait le capitaine de frégate Lamiot dans Icare en 1972. *Je sais bien que notre matériel n'était pas approprié aux missions qui nous ont été données et pour lesquelles nous n'étions pas préparés. Mais, peut-être aurions-nous pu faire mieux ? Sûrement, nous aurions fait mieux et même bien mieux si nous avions eu un peu plus de temps pour nous retourner, pour nous aguerrir. Nous étions restés trop longtemps à attendre et surtout à attendre un ennemi du côté de la mer alors qu'il est venu du côté de la terre, par où on ne l'attendait pas, au moment choisi par lui et avec les armes qu'il avait eu tout le loisir de mettre au point* ».

C'est en résumé tout le drame de l'Aéronautique navale. Sous la pression d'une situation dont le tour dramatique s'accentuait de jour en jour, les marins-aviateurs ont été lancés dans une bataille terrestre pour laquelle leur matériel n'avait pas été étudié et pour laquelle eux-mêmes n'avaient été ni formés ni entraînés. Comme l'armée de l'Air, mais pour d'autres raisons, l'Aéronautique navale a subi.

Auraient-ils pu faire mieux, comme le demande le capitaine de frégate Lamiot ? Cela semble peu probable, non parce qu'il leur aurait fallu un peu plus de temps, mais bien parce qu'ils ont donné le maximum, avec un héroïsme et une abnégation que l'on a souvent passés sous silence.

Que doit-on le plus admirer, de l'inconscience de l'état-major de l'armée de l'Air qui ordonne à des Laté 298 et LeO H-257bis de bombarder des objectifs terrestres, ou du courage des équipages qui partent effectuer la mission sans la moindre hésitation ?

Il ne reste plus qu'à dresser un bilan de l'action de l'AN dans la campagne de mai-juin. Lucien Morareau l'ayant fait d'une manière très complète avant nous [3], nous reprendrons ses chiffres qui concordent avec nos propres estimations.

Entre septembre 1939 et juin 1940, l'Aéronautique navale a aligné 1 237 avions, toutes catégories confondues, se décomposant en 745 avions existants à la déclaration de guerre et 492 avions perçus jusqu'à la date de l'armistice.

Fin juin 1940, 649 avions sont recensés sur les divers terrains de métropole, d'Afrique du Nord et des colonies, ce qui, par soustraction, donne un chiffre de 588 avions détruits, soit un taux de pertes supérieur à 47 %.

Sur ces 588 avions détruits, 72 l'ont été par action directe de l'ennemi. Il ne faut cependant pas oublier que 214 appareils ont été abandonnés ou sabordés et que la plupart d'entre eux ont été détruits par action *indirecte* de l'ennemi. On trouvera ci-dessous les statistiques concernant les principaux types opérationnels.

Type	Total en compte	Pertes à l'ennemi	Pertes totales
Bloch 151	26	2	19
Potez 631	25	5	21
MS.406	18	6	7
L-N.401/411	41	15	29
V.156F	40	25	32
Laté 298	97	7	21
Loire 130	87	0	16
Bre 521	34	0	5

Non compris les blessés graves, 44 marins-aviateurs ont été tués, portés disparus ou faits prisonniers au combat, la plupart d'entre eux au cours de missions au-dessus de la terre ferme – là, où a priori ils n'avaient rien à faire.

Auraient-ils pu faire mieux ?

Franchement, cela paraît difficile à imaginer.

Unité	Tués/disparus en combat	Tués par accident	Prisonniers
AB1	5		3
AB2	1	1	7
AB3	2		
AB4	4	1	3
AC2	8	2	
AC3	2		
5AC	1		
B2		3	
1S1	1		
1S2		1	
2S1		3	
2S4		3	
HS1		3	
T1		3	
T2	3	2	2
T3	2	4	
Totaux	**29**	**26**	**15**

L'auteur tient à remercier Lucien Morareau pour son aide précieuse apportée à la rédaction et à la vérification de cet article.

Bibliographie et sources

– *Icare* n° 60 et 61 (1971 - 1972), consacrés à l'Aéronavale dans la campagne de France.
– *Le Latécoère 298*, L.Morareau, LeLa Presse, 2000.
– *L'Aéronautique Navale Française de septembre 1939 à juin 1940*, L.Morareau, LeLa Presse, 1994.
– *L'Aéronautique Navale en mai-juin 1940*, J.Mordal, SHM, non édité.
– *Les commandements de l'Aéronautique navale 1912-1994*, N. Desgouttes, ARDHAN, 1994.
– *Les porte-avions français*, F. Dousset, La Cité, 1975.
– « *Rapport Jozan* », compte rendu établi par le capitaine de corvette Jozan le 3 août 1940.
– Nombreux documents conservés au service historique de la Marine à Vincennes, cotes séries TTV et TT.N.
– Correspondance et entretiens personnels de l'auteur avec Mme Cambon, MM.de Rodellec du Porzic, Contenson, Lamiot, Lainé, Châtel de Brancion, Mesny.

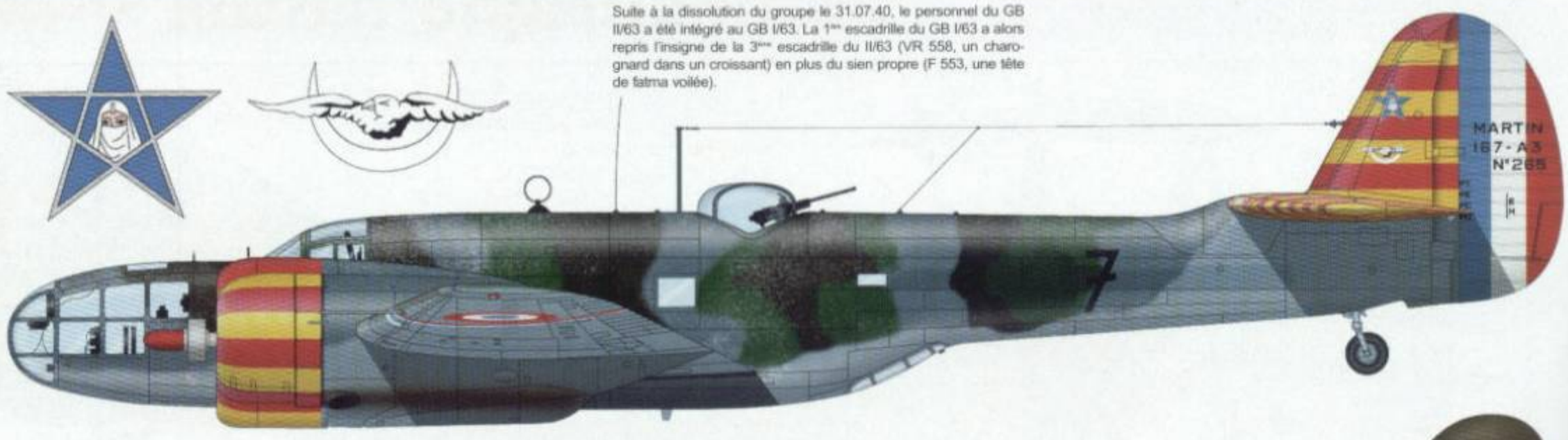
(3) op.cit.

Potez 25TOE n° 2352 (V-497)
Section de servitude de Bizerte-Sidi Ahmed
Détaché à l'escadrille 10E
Goulimine (Maroc), début 1940.

Caudron C.635 Simoun n° 18
Section de servitude de Bizerte-Sidi Ahmed
Avion affecté au capitaine de vaisseau Adelus,
commandant la 4ème région maritime
Bizerte (Tunisie), fin 1939.

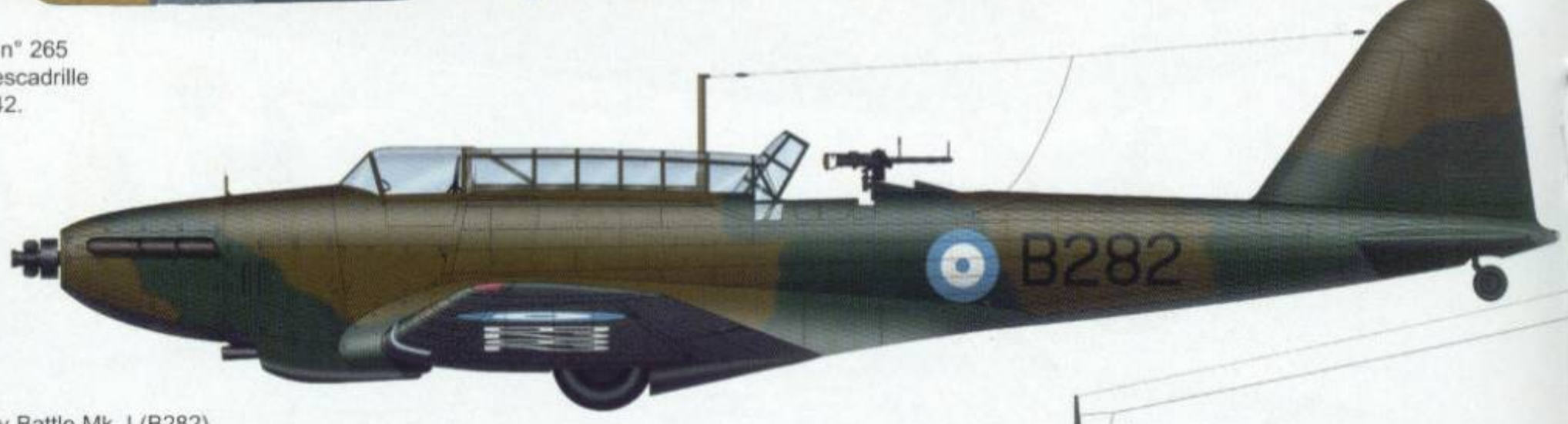
Potez 25A-2 n°829
Escadrille 3S5
Hyères-Le Palyvestre, fin 1939.

North American NAA-57 n° 112
Section d'entraînement
Cherbourg-Querqueville, printemps 1940

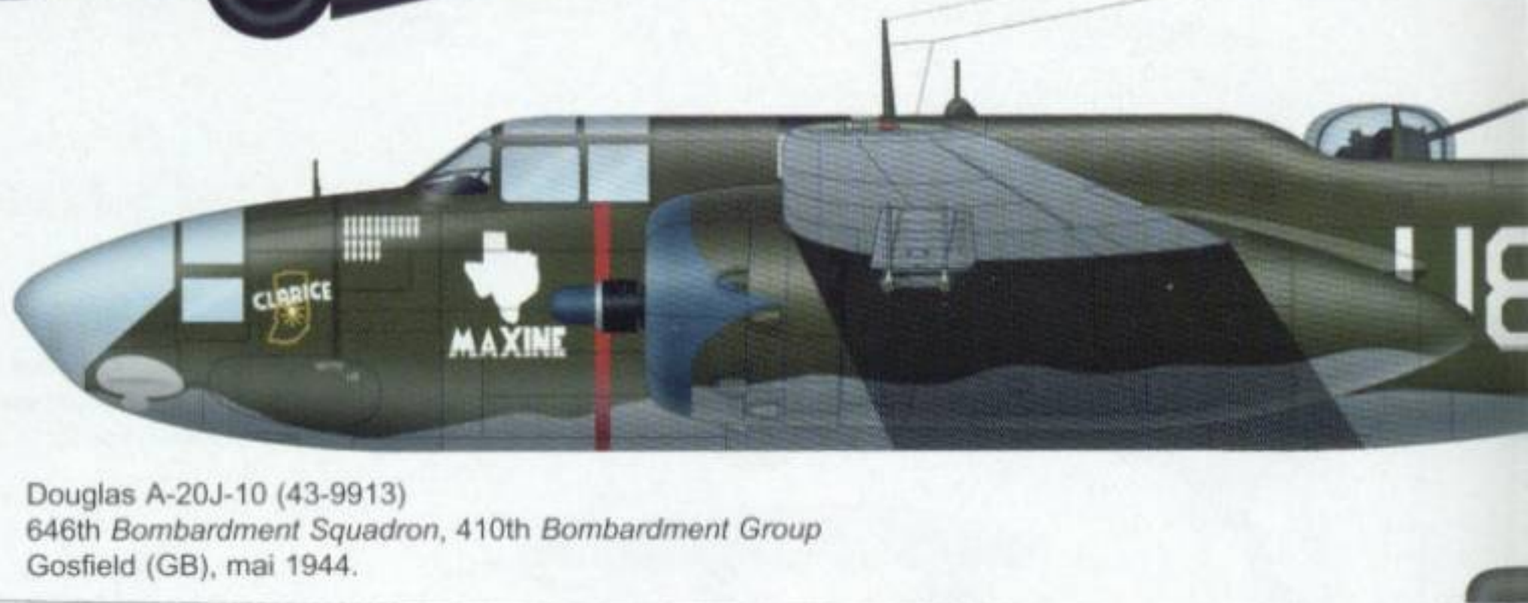


Suite à la dissolution du groupe le 31.07.40, le personnel du GB II/63 a été intégré au GB I/63. La 1ère escadrille du GB I/63 a alors repris l'insigne de la 3ème escadrille du II/63 (VR 558, un charognard dans un croissant) en plus du sien propre (F 553, une tête de fatma voilée).

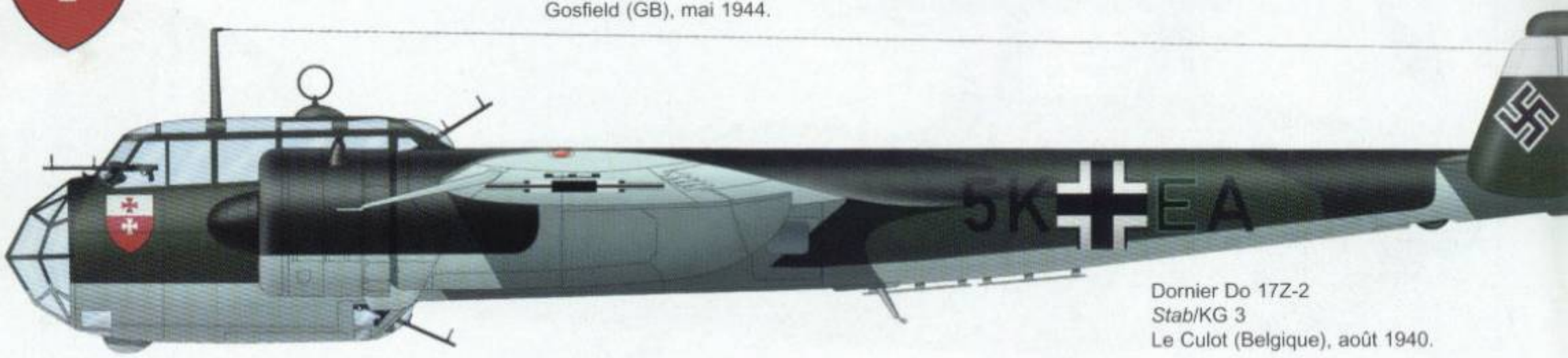
Martin 167F n° 265
GB I/63 1ère escadrille
Bamako, 1942.



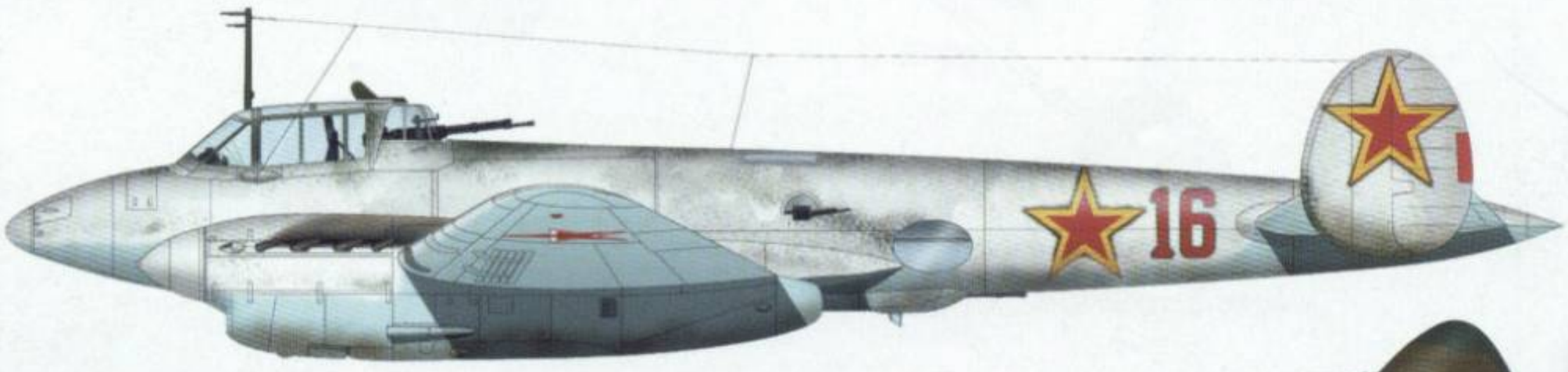
Fairey Battle Mk. I (B282)
33 *Mira*
Kouklaina (Grèce), novembre 1940.



Douglas A-20J-10 (43-9913)
646th *Bombardment Squadron*, 410th *Bombardment Group*
Gosfield (GB), mai 1944.



Dornier Do 17Z-2
Stab/KG 3
Le Culot (Belgique), août 1940.

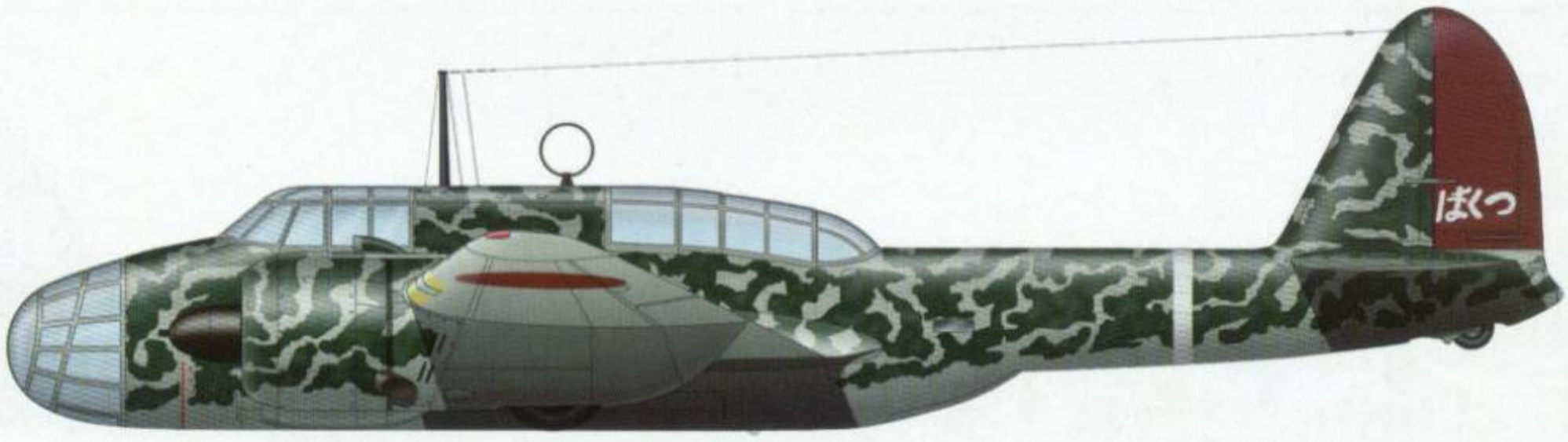


Petlyakov Pe-2
12ème regiment de bombardement de la Garde,
2ème escadrille
Flotte de la Baltique, hiver 1943/44.

Bristol Blenheim Mk. I (BL 118)
LLv 44
Joroinen (Finlande), janvier 1940.

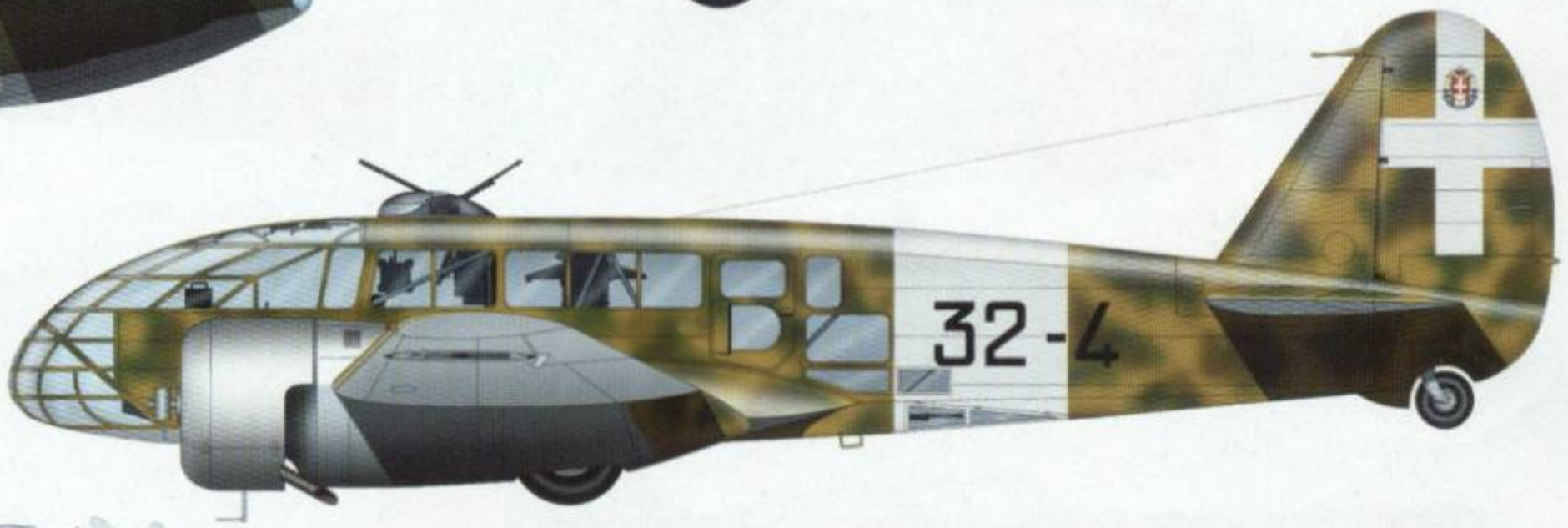
Light bombers

Bombardiers légers

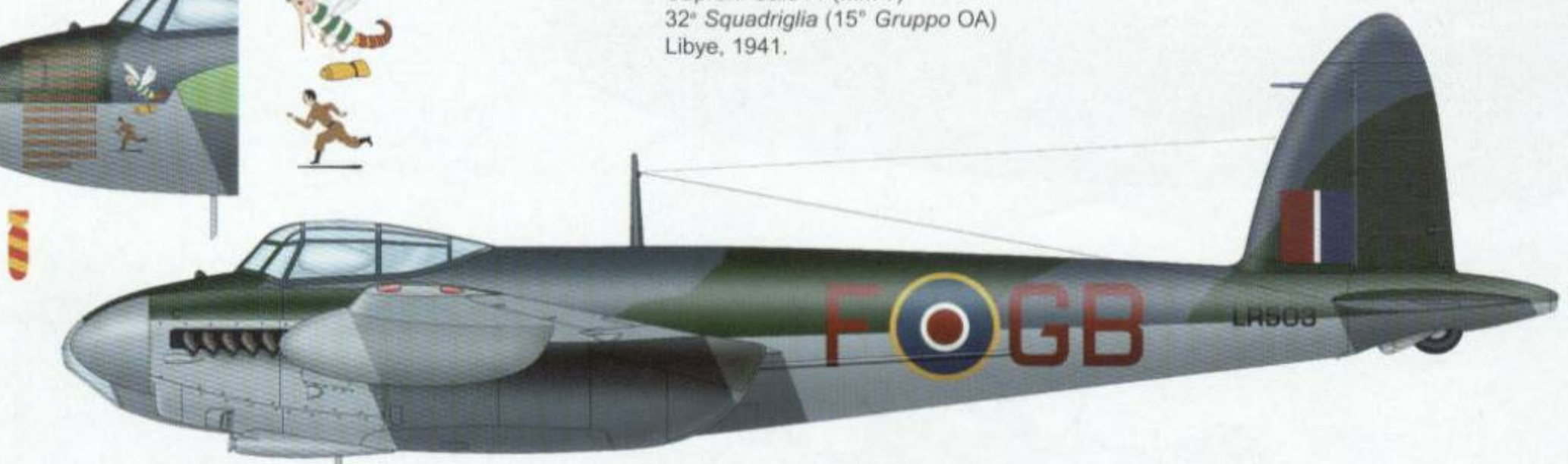


Kawasaki Ki.48-II « Lily »
75 *Sentai*
Suarabaya (Java), 1943.

PZL P-23B
Escadrila 73 (forces aériennes royales roumaines)
Front russe, été 1941.



Caproni Ca.311 (MM ?)
32ª *Squadriglia* (15° *Gruppo* OA)
Libye, 1941.

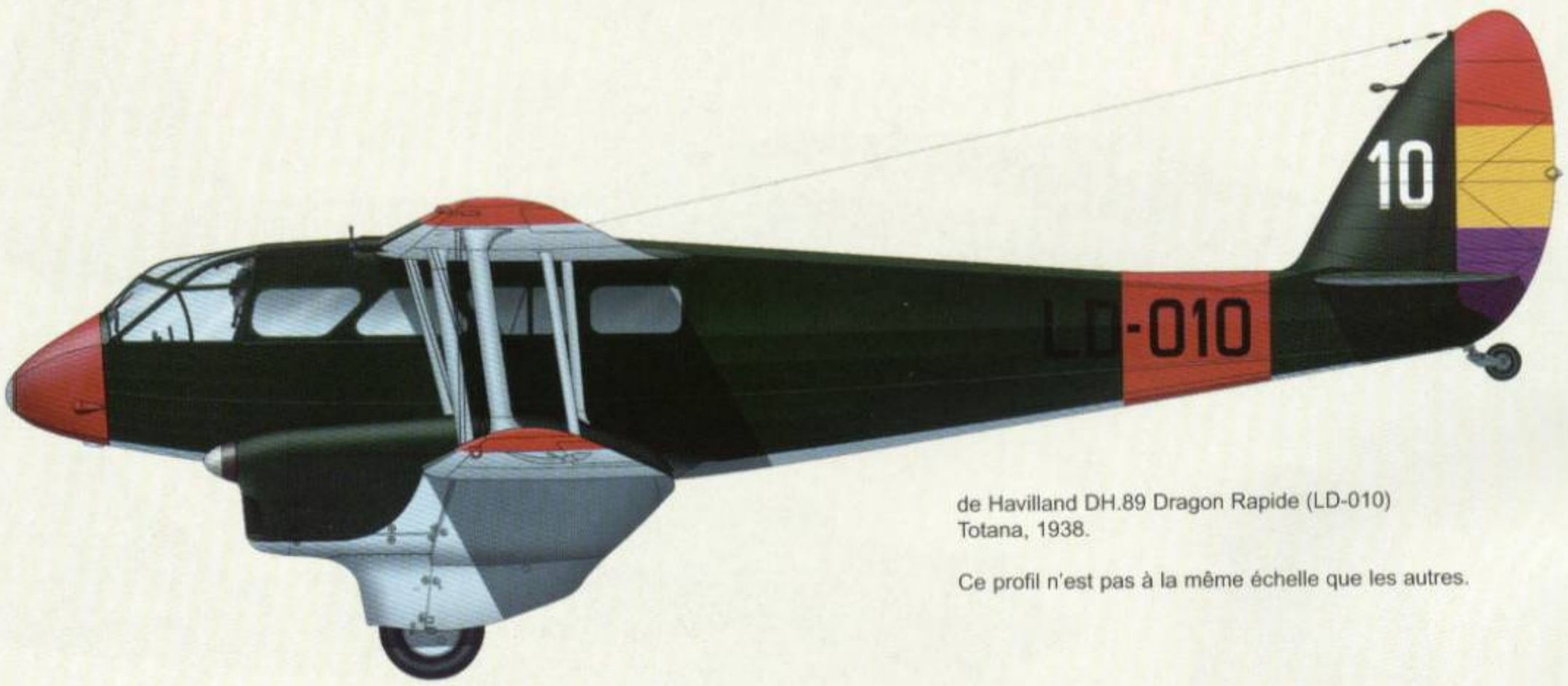


de Havilland Mosquito B.IX (L5503)
N° 105 *Squadron*
Marham, mars 1945.
Recordman des missions avec 213 sorties opérationnelles.

Bloch MB.175 n° 109
GR II/52 3ème escadrille
Oran-La Sénia, 1941.

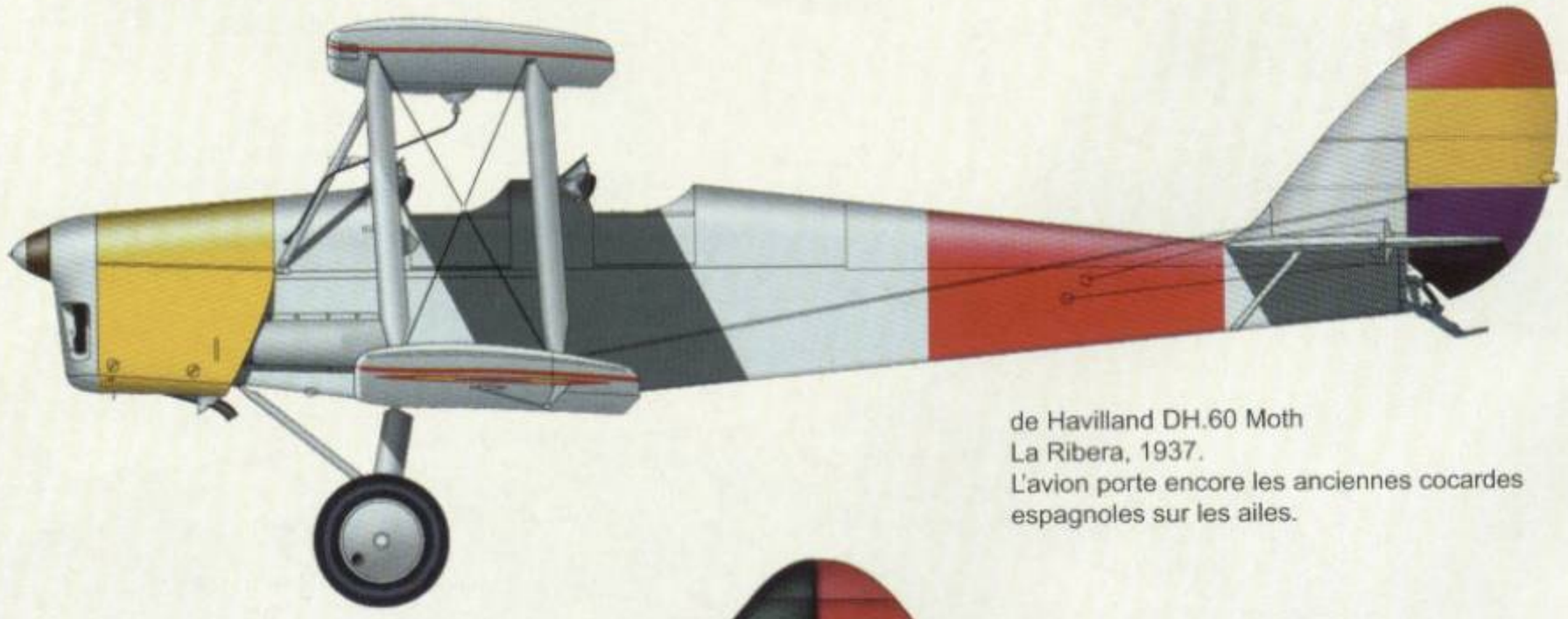
© P-A. Tilley - 2001

Écoles républicaines

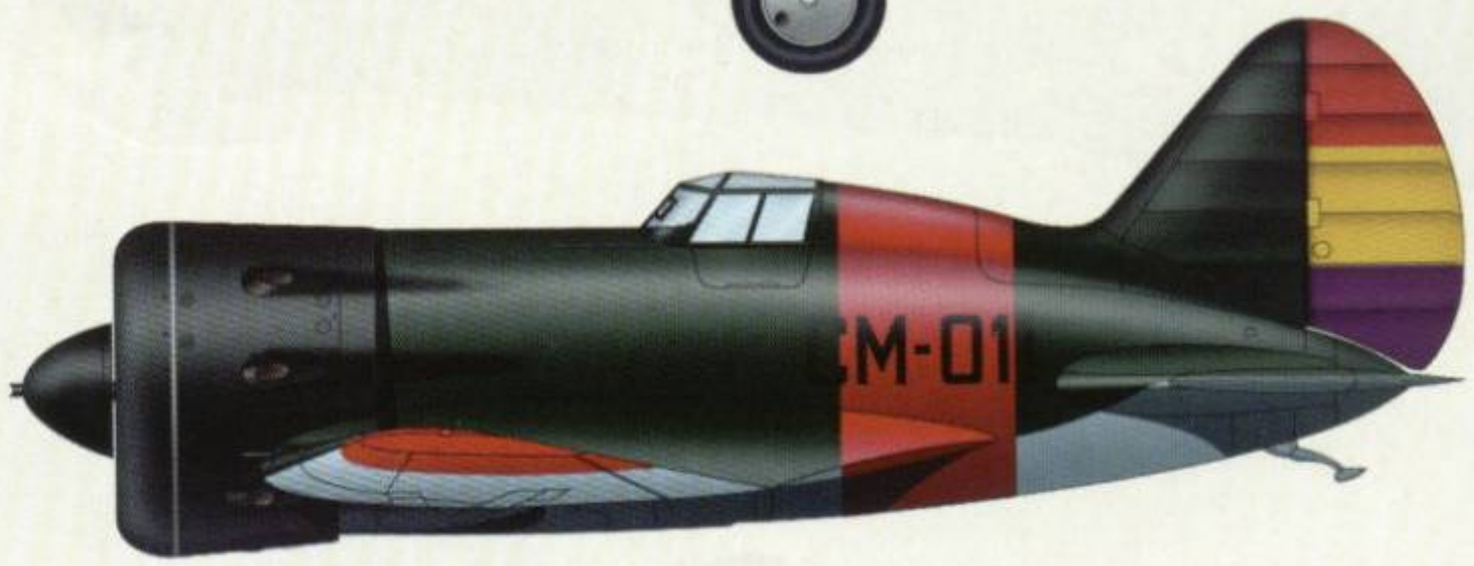


de Havilland DH.89 Dragon Rapide (LD-010)
Totana, 1938.

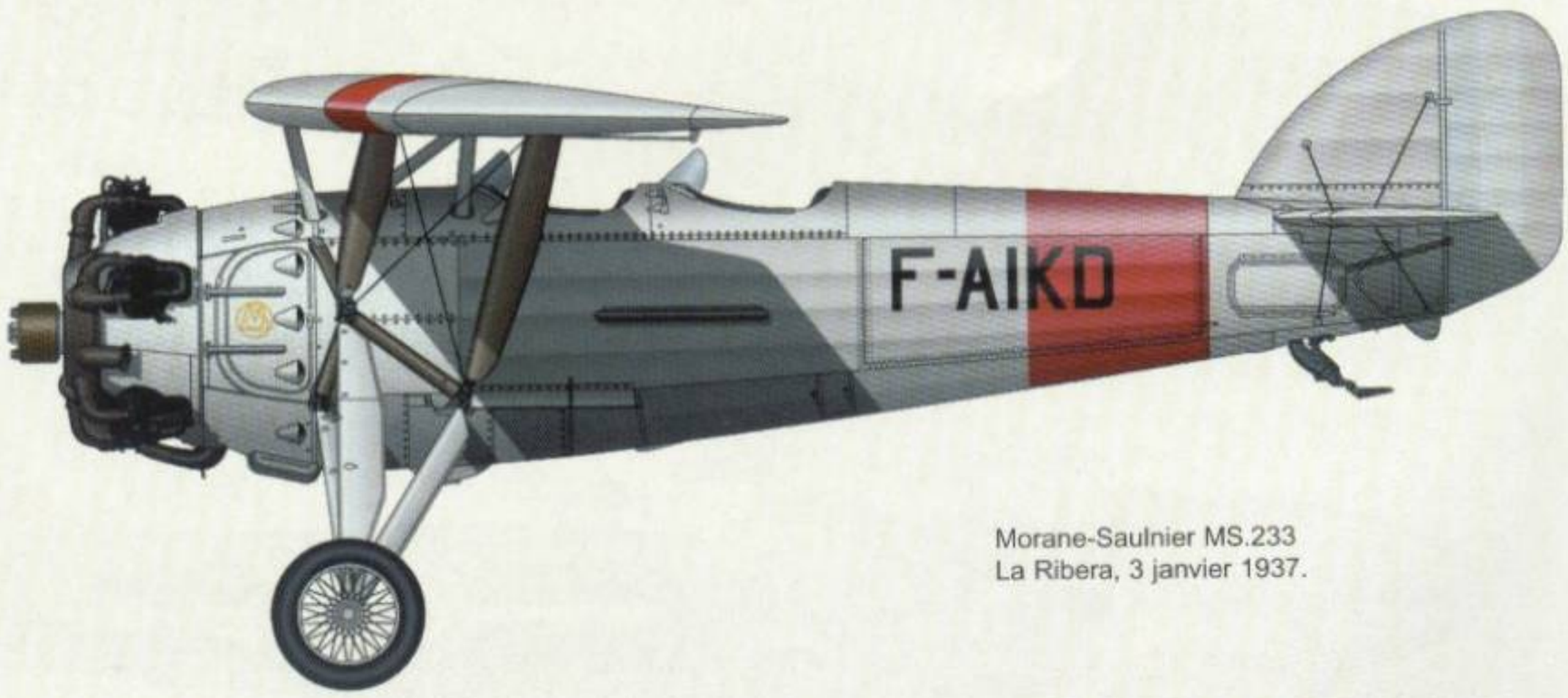
Ce profil n'est pas à la même échelle que les autres.



de Havilland DH.60 Moth
La Ribera, 1937.
L'avion porte encore les anciennes cocardes espagnoles sur les ailes.



Polikarpov I-16 (CM-011)
Escuela de Alta Velocidad
El Carmoli, été 1937.



Morane-Saulnier MS.233
La Ribera, 3 janvier 1937.

© P-A. Tilley - 2001

Les écoles de pilotage républicaines

Juan Arráez Cerdá

LA FORMATION DES pilotes de combat a toujours constitué un problème majeur pour les nations en guerre. La plupart des pays ont souvent sous-estimé leurs besoins au départ, par manque d'appréhension du conflit dans son aspect global. La guerre d'Espagne va tout particulièrement mettre en relief ce paramètre et, notamment, chez les Républicains.

L'un des problèmes qu'ont à affronter les responsables de l'aviation Républicaine et ce, dès le début de la guerre civile, est la formation des pilotes destinés à couvrir les pertes qui ne manqueront pas de survenir. Les Républicains disposent dès le départ des facilités de l'école de l'Aviacion Militar qui est basée sur le terrain de Alcalá de Henares, près de Madrid. Les avions qui se trouvent disponibles sont alors des de Havilland DH-60 Moth et des Hispano-Suiza DH-9. Cependant, cette école doit être rapidement fermée du fait de la proximité du front.

Tout naturellement, les responsables républicains pensent à former leurs pilotes à l'étranger et la France toute proche est vite concernée. Par le truchement d'hommes de paille et avec l'aide du Komintern, plusieurs aérodromes sont loués, comme le terrain de Royan (1) en Charente-Maritime. Des aéro-clubs sont aussi approchés pour fournir les instructeurs et le matériel volant. On y retrouve les aéro-clubs d'Esbly, Orly, Agen, Villeneuve-sur-Lot, Coulommiers et Royan. Les avions de ces aéro-clubs sont renforcés par des avions de la SFTA (2).

Dans le but d'éviter les problèmes politiques, les élèves-pilotes espagnols se font passer pour des ressortissants de pays latino-américains, chiliens et péruviens notamment. Cependant, ce subterfuge ne trompe que ceux qui voulent bien y croire. De toute manière, la formation enseignée en France reste une formation civile et les pilotes doivent recevoir une formation complémentaire pour devenir des pilotes de combat.

De son coté, l'Union Soviétique ne reste pas inactive et offre de former de manière adéquate les élèves présentés par le gouvernement républicain. Les premiers candidats partent en décembre 1936 à bord du bateau *Ciudad de Cádiz*. Ce sont au total quatre promotions qui vont se succéder à Kirovabad jusqu'à la fin de la guerre Civile, mais seules trois reviendront en Espagne. La dernière sera surprise en Union Soviétique en mars 1939 lorsque survient la fin de la guerre. Certains de ces pilotes, exilés d'office, choisiront de lutter au sein de la VVS quelques mois plus tard.

Quoi qu'il en soit, tous ces moyens mis en place restent insuffisants face aux besoins des Républicains. De ce fait, après étude et analyses d'usage, les responsables républicains choisissent la province de Murcie pour installer des écoles de pilotage, car cette province a l'avantage de disposer de terrains groupés et équipés, et éloignés des différents fronts.

Le commandement des écoles reste localisé sur la base aérienne « 18 de Julio », nouvellement opérationnelle. Cette installation n'est fait que l'ancienne base aéronavale de San Javier, où la marine de Guerre espagnole a éta-

Ce MS-233, photographié à La Ribera le 3 janvier 1937, porte encore son immatriculation civile (F-AIKD) de transit par-dessus ses nouvelles couleurs de l'aviation Républicaine.

(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

Écoles républicaines

Sur le terrain d'Alcala de Henares, peu avant le début de la guerre civile, 9 de Havilland DH-9 et 2 DH-60.

bli ses principales unités aériennes. Cet aérodrome, plus connu sous le nom de « aérodrome de La Ribera », est situé près du village de pêcheurs de Santiago de La Ribera, sur la rive de la lagune de Mar Menor.

Un peu plus loin en suivant la rive en direction de l'ouest, se trouve la base de Los Alcazares qui dispose aussi d'une piste non bétonnée mais aussi d'infrastructures pour hydravions. Puis, on retrouve un autre aérodrome, celui de El Carmolí. Une vingtaine de kilomètres de là, se trouve le terrain auxiliaire de La Aparecida qui en jonction avec celui d'El Carmolí assure la protection de la base navale de Carthagène, la plus importante de la flotte républicaine. Pour terminer ce passage en revue, nous trouvons l'aérodrome où seront formés les pilotes de multimoteurs, le terrain de Totana, situé à 35 km de Murcie.

Parmi les aspirants pilotes, il faut distinguer deux groupes : le premier, majoritaire, est formé de jeunes passionnés d'aviation, la plupart du temps des étudiants. Le second groupe, minoritaire, est constitué de militants politiques, la plupart venant du parti communiste et n'ont qu'une éducation élémentaire à leur actif. Tous les candidats, quels qu'ils soient doivent avant toute chose passer des test psychotechniques et une visite médicale. Les candidats acceptés vont ensuite au village de la Ñora, situé à coté de Murcie. Ils trouvent garnison dans le monastère réquisitionné de « Los Jerónimos », où ils entament immédiatement leur formation technique et militaire pendant environ deux mois. Ils sont ensuite incorporés à l'école de vol élémentaire qui s'étend sur deux terrains localisés à Alcantarilla et El Palmar tout proches. Le cours dure normalement un mois au cours duquel les élèves effectuent entre 25 et 30 heures de vol sur de Havilland DH-60 Moth. L'étape suivante se déroule sur l'aérodrome de La Ribera/San Javier où en quinze jours de temps, ils réalisent une vingtaine d'heures sur des CASA-Bréguet 19 quelque peu vétustes et des Hispano-Suiza E.30. C'est au cours de cette étape cruciale que les élèves sont notés pour être dirigés vers les différentes spécialités.

Les pilotes selectionnés pour la chasse continuent leur formation à La Ribera et commencent un nouveau cycle à l'école de vol et de combat qui comprend alors quatre groupes. Ces groupes sont :

– Le 1er groupe de chasse qui a pour but de faire une sélection plus poussée. Les élèves volent par la suite 10 heures en double commande sur Caudron Luciole, Morane-Saulnier MS-181 ou de Havilland DH-60 Moth, avec comme objectif final le lâcher en solo.

– Le 2ème groupe de chasse où les élèves font 10 autres heures de vol, dont quelques-unes en double commande sur des avions un peu plus performants comme le Morane-Saulnier MS-341 et le Koolhoven FK.51, dans le but exclusif de « prendre l'air ».

– Au 3ème groupe, les élèves peuvent enfin effectuer uniquement en solo leurs 15 heures du programme. Les avions sont alors des Caudron Aiglon, Morane-Saulnier MS-230, MS-341 et Koolhoven FK.51. On leur enseigne la pratique du vol en formation, le tir et les pratiques du combat aérien.

– Après le passage à ces trois groupes, les candidats arrivent au 4ème groupe qui est leur dernière étape. Ils effectuent une quinzaine d'heures de vol sur des avions de guerre tels l'Hispano-Nieuport Ni.52C-1, le Focke-Wulf Fw-56 Stösser ou le Dewoitine D-53. Mais certains doivent aussi faire quelques heures sur des de Havilland DH-82 Tiger Moth, Romano Ro-82, et les plus chanceux sur l'un des trois Bücker Bü-133 Jungmeister. Ces avions ont été vendus en 1936 par Jean Salis, représentant de la firme Bücker en France, alors que ces avions étaient en prêt en Espagne lors du déclenchement de la guerre Civile. Ce groupe de chasse sera parfois équipé de Polikarpov I-15 Chato retirés du front.

À l'issue de la formation au sein du 4ème groupe, les élèves sont alors promus sergents. Ils sont ensuite mutés au *Cadro Eventual*, ou unité de transition, en attendant leur affectation en unité de combat, tout en continuant de voler pour maintenir leurs compétences. Ces affectations peuvent alors prendre comme forme un ordre de mission pour le *Grupo* 26 volant sur I-15, ou bien le *Grupo* 71 de défense côtière. Les *Cuadro Eventual* les plus connus sont ceux de La Ribera, Los Alcazares, Lorca, Reus et Celrá. En mai 1938, l'école de chasse est fermée avec comme seule explication un éventuel bombardement des Nationalistes. De ce fait, une des promotions se retrouve sans classe finale et beaucoup de pilotes de cette promotion se retrouvent au cours de pilotes d'hydravions en manque de pilote. Comme il y a de fortes rumeurs faisant état de l'arrivée prochaine d'hydravions des États-Unis, ces pilotes de chasse à moitié formés sont néanmoins entraînés en peu de temps sur d'antiques Macchi M-18 et Savoia S-62, sans que cela ne serve à personne puisque

Le Caudron C-275 (F-APEO) photographié lors d'une escale à Manises, début 1937. L'appareil fut acheminé clandestinement par son propriétaire, Mr. Garnier. Devant l'appareil, Ernesto Navarro, pilote des LAPE, qui volait alors sur Latécoère.

Écoles républicaines

Le premier Romano 82 peu après son arrivée à La Ribera. Il s'agit du n° 02 ayant appartenu à Victor Laffont, qui avait aussi instruit plusieurs pilotes républicains sur l'aérodrome de Villeneuve-sur-Lot.

lesdits hydravions américains n'arriveront jamais. En retour, l'école de pilotage et de combat est rouverte et la dernière promotion réalise finalement le programme du 4ème groupe entre le 2 août et le 26 octobre 1938. Cela se passe dans les nouvelles installations, sur le terrain de Lorca, qui resteront actives jusqu'à la fin de la guerre. D'après les carnets de vol de certains élèves de l'époque comme Ernesto Marimón et José Dorca, on note la présence des avions suivants à Lorca :

Caudron Aiglon : EA-001, 002, 004, 005, 006, 009, 010, 011, 012 et 014.

de Haviland DH-82 : EP-001, 003, 008 et 010.

Romano R-82 : ER-005, 007 et 008.

Focke-Wulf Fw-56 : C-1

Dewoitine D-53 : un seul avion dont l'immatriculation n'est pas connue.

Polikarpov I-15 : CA-011, 019, 024, 025, 050, 081, 103, 105 et 139.

Les pilotes qui sortent du lot, continuent à maintenir leurs quartiers à La Ribera et tous les jours ils doivent se déplacer à proximité du camp de El Carmolí. Là se trouvent les escadrilles de transformation sur Polikarpov I-16 Rata ou Mosca. La dénomination officielle de cette école est alors l'école de grande vitesse. On y retrouve, en plus des pilotes venant des écoles formés en Espagne, les pilotes fraîchement arrivés d'URSS qui passent par cette unité pour s'acclimater au terrain avant d'être mutés à une escadrille de combat. Les instructeurs de cette escadrille de grande vitesse sont pour la plupart des pilotes chevronnés qui ont déjà combattu sur le front. On y retrouve, entre autres Mariano Palacios, Francisco Alarcón, Justo Garcia, Ramón Castañeda et Gerardo Gil (3). Les nouveaux arrivants, commencent à piloter des Polikarpov UTI-4 et des Mosca Hispano Escula, c'est-à-dire des I-16 type 5 modifiés en biplace localement. Après quelques heures en biplace, les pilotes passent sur I-16 monoplaces.

Les I-16 connaissent quelques accidents mortels à El Carmolí. Le plus représentatif est celui du 14 juillet 1937 au cours d'un vol de perfectionnement des élèves de la 1ère promotion venant d'URSS. Deux I-16 lancés dans un piqué ne peuvent redresser et viennent se fracasser dans les eaux de la Mar Menor tuant sur le coup ses deux pilotes, les sergents Miguel Plaza Sanchez et Antonio Medina Tirado. Un an plus tard, un autre accident survient. Un UTI-4 piloté par Ramón Castañeda Pardo et son élève Pedro Iriondo ne peuvent sortir d'un piqué et va s'incruster au bord de la Mar Menor. Ils périssent tous deux dans cet accident, seule la queue de l'appareil restant immergée.

À l'école de grande vitesse, est mis en service un Fiat CR.32 Chirri capturé. Piloté par l'un des instructeurs, il sert alors au combat simulé avec des I-16 pilotés par des élèves. Cela permet aux jeunes recrues de connaître un peu mieux leur futur adversaire en soulignant les qualités et les défauts du chasseur nationaliste.

Au cours de la formation, certains élèves montrent certaines aptitudes au vol de nuit, grâce à leur bonne vision noc-

Le Polikarpov I-16 CM-011 après sa mise en pylône à El Carmoli par Francisco Castello, qui terminait son instruction après son retour d'URSS. À droite, Ramon Castaneda, plutôt songeur...

Écoles républicaines

Un I-16 « Mosca Hispano Escuela », version biplace bricolée sur place, à El Carmoli.
Devant l'appareil, les pilotes Alarcon, Castaneda et Palacios.

turne. Ils sont alors dirigés pour réaliser un cours de vol de nuit à l'école de vol de nuit, également basée à El Carmolí. Ils réalisent environ cinq heures de vol, dans un premier temps en double commande sur des CASA-Breguet XIX, Hanriot H-439 et Koolhoven FK.51. Puis, ils font quelques heures en solo sur les quelques FK.51 (dont sur l'unique exemplaire monoplace) à bord desquels ils simulent des interceptions de bombardiers ennemis.

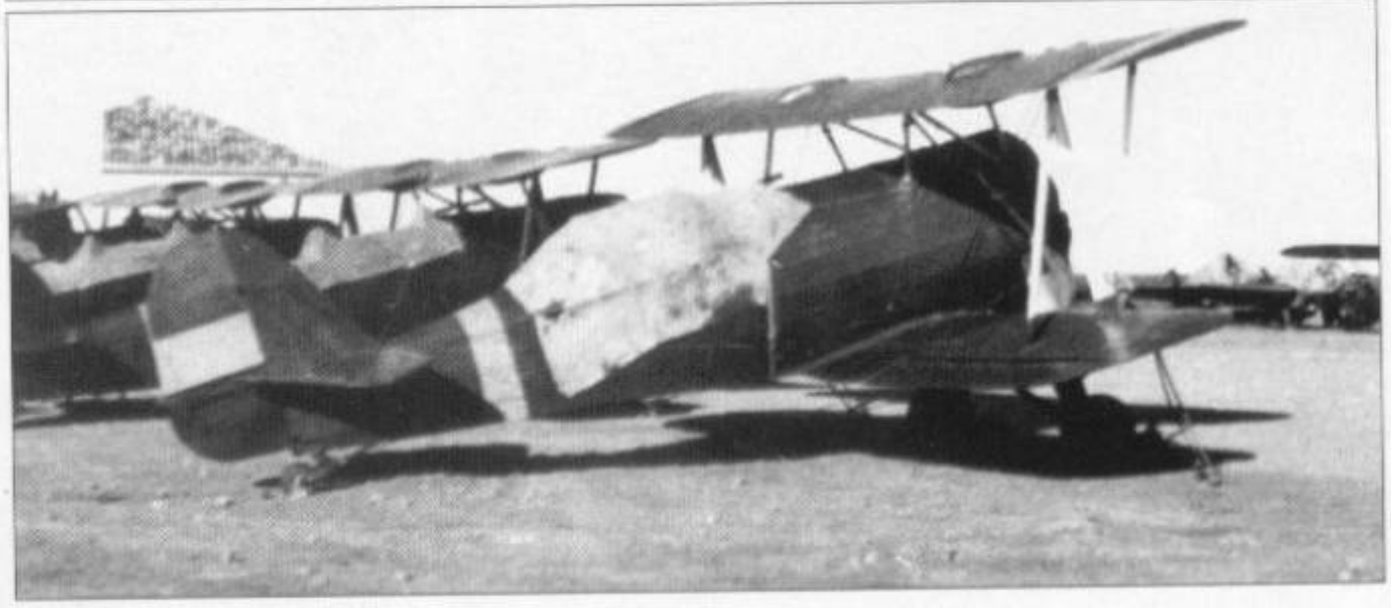
Avec le recul, nous pouvons voir comment une grande partie des élèves qui n'ont pas réussi le cours de transformation, poursuivent néanmoins le celui de pilote de bombardier en profitant des installations qui se trouvent à Los Alcazares. Ils volent sur Breguet XIX et Hispano E.30 pour passer finalement l'équivalent du *Cuadro Eventual* avant d'être versés à une escadrille de Polikarpov R-Z Natacha pour la majorité d'entre eux. Les autres se retrouvent parfois à voler sur les avions fatigués du groupe 72 de défense côtière, encore équipé de Gourdou-Leseurre GL-633, CASA-Vickers Vildebeest, Aero A-101, Potez 25 mais aussi de Vultee V.1A, de loin de meilleur type d'avion du groupe.

Pour finir, quelques élèves qui se sont distingués pour leurs bonnes connaissances en mathématiques et en navigation sont dirigés sur l'aérodrome de Totana pour intégrer le cours d'avions multimoteurs. Les premiers pilotes volent sur d'antiques Fokker F-VII retirés du front qui sont finalement remplacés par des de Havilland Dragon Rapide, acquis en France par l'intermédiaire de Paul Legastois. Un unique Bloch 210 est utilisé de manière épisodique pendant cette période.

À la fin du cours de pilote de multimoteurs, la majorité des élèves passe le *Cuadro Eventual* pour se spécialiser sur les Tupolev SB-2 Katiuska, quoique certains sont mutés au sein des LAPE (Lineas Aereas Postales Españoles) et volent sur Douglas DC-2 pour les plus chanceux, mais aussi sur les quelques autres avions de la ligne tels que Breguet 460 Vulture, Farman F.430, Fokker F-XX et Ford 4-AT-F.

Ci-dessous :
un I-15 Chato de l'école de vol et de combat.
Devant l'appareil, Gil, Castaneda et Palacios.

En bas :
le seul exemplaire du Koolhoven FK-51 monoplace d'El Carmoli, photographié peu de temps après l'arrivée des Nationalistes.
Le moteur a été démonté.



Notes :

1 – Selon une notice du Service d'information de l'Aviation Nationale, daté à Burgos du 17 mars 1939, le terrain connu sous le nom de « Tricorne », « Chamoines » et « Fief de Belmont », réputé avoir été le siège de l'école d'aviation de René Caudron, fut acquis par la SFTA par Mr Desmoulin, en vertu de l'acte de vente signé par le notaire de Royan, Me Pierre-Victor Dufour le 8 juin 1937 et reconnu en faveur du « gouvernement légitime de la République espagnole ».

2 – SFTA : Société Française des Transports Aériens. Elle fut une des plus importantes sociétés « fantômes » montées par le gouvernement républicain avec l'appui du Komintern. À sa tête se trouve Edouard Godillot qui fut le responsable de l'achat des avions et de leur envoi en Espagne. Cet état de choses, qui se moquait de la volonté de non-intervention, avait été possible grâce à la corruption des inspecteurs.

3 – Tous ces pilotes furent membres de l'escadrille « Lacalle », première escadrille espagnole qui fut équipée de Polikarpov I-15 dans laquelle servirent quelques pilotes nord-américains. Tous se battirent au cours des durs combats de Jarama et, à la dissolution de l'escadrille, les pilotes refusèrent de s'envoler vers le Nord, atteints par ce que l'on qualifierait aujourd'hui de « fatigue au combat », et furent mutés aux écoles de vol, de combat et de haute vitesse afin de transmettre leur expérience aux jeunes pilotes.

Rolf Steiner

Le dernier vol du Baron Rouge

MANFRED VON RICHTHOFEN est à l'Allemagne ce que Georges Guynemer est à la France. Au-delà de l'élan patriotique qu'ils ont déchaîné, ils consacrent l'un comme l'autre l'avènement d'une race nouvelle, celle des véritables pilotes de chasse, dépassionnés, calculateurs et méthodiques. À l'inverse de son maître, Boelcke, Richthofen ne révolutionne pas le combat aérien. Ce n'est pas véritablement un théoricien, ni même un meneur d'hommes; ce n'est peut-être même pas un pilote brillant. Mais, il applique les règles – ses règles – avec rigueur et précision. Sa disparition au terme d'un engagement pour le moins confus plonge l'Allemagne dans la stupéfaction et la douleur. Les Britanniques sautent sur l'occasion pour redorer le blason d'un Royal Flying Corps particulièrement malmené. Les Allemands, sceptiques, récusent cette version des faits. Alors, qui a abattu Richthofen ?

Cette question agite le petit monde de l'aéronautique depuis plus de quatre-vingts ans. Malgré les différentes hypothèses avancées, les réponses, toutes aussi nombreuses, sont loin de faire l'unanimité.

21 avril 1918. Le soleil se lève. C'est dimanche et il fait froid. Une épaisse brume qui monte du canal de la Somme recouvre les environs de Cappy, une petite localité située à une dizaine de kilomètres à l'ouest de Péronne. Sur le terrain d'aviation, les mécaniciens s'affairent déjà autour des appareils. Ce sont tous des triplans du type Fokker Dr.I, le redoutable *Dreidekker* (1), et tous, ou presque, sont peints dans des couleurs particulièrement voyantes. Quelques uns sont verts ou bleus, d'autres présentent un mélange plus ou moins subtil de couleurs vives. Et, au centre, un appareil en grande partie peint en rouge (2) : celui du *Rittmeister*, l'avion le plus redouté par les Anglais, celui piloté par le baron Manfred von Richthofen - 80 victoires !

Le « Cirque Richthofen »

Cappy est en effet le terrain de la *Jagdgeschwader* 1, que les Anglais ont surnommée « le Cirque Richthofen ». Ce n'est pas pour eux une manière de tourner leurs adversaires en ridicule. Ils ont trop de respect – et de crainte - pour cela. Les derniers chevaliers du ciel ont disparu. Ils ont été remplacés par des professionnels du combat aérien, des « *serial-killers* » au sang froid, calculateurs et méthodiques. Simplement, la *Jagdgeschwader* 1 change fréquemment de terrain, comme un cirque ambulant. Son personnel voyage dans un train spécial dont les wagons sont peints en rouge et chaque as de l'escadrille a droit à son ordonnance.

(1) Dreidekker en néerlandais (rappelons que Fokker est un avionneur hollandais) ou Dreidecker en allemand signifie triplan.
(2) Un seul triplan de Richthofen a été entièrement peint en rouge, mais il n'a probablement jamais combattu à son bord.

Anthony Fokker (assis aux commandes) présente l'un des tout premiers Dr. I de la *Jasta* 11 au général von Lossberg (commandant la IV[ème] Armée), en présence du *Rittmeister* von Richthofen, de l'*Oberleutnant* Karl Bodenschatz et du *Leutnant* Hans Adam.

(Toute les photos proviennent de l'Australian War Memorial)

Le Baron Rouge

Devant un Albatros D.III photo de famille de la *Jasta* 11, en avril 1917.
1 - Karl Allmenröder
2 - Kurt Wülshoff
3 - Sebastian Festner
4 - Karl-Emil Schäfer
5 - Manfred von Richthofen
6 - Kurt Wolff
7 - Wilhelm Reinhardt
8 - Erich Löwenhardt
9 - Lothar von Richthofen.

Les pilotes se présentent sur le terrain. Richthofen est là, parmi eux, engoncé dans sa veste en laine, portant son habituel pantalon en daim, la croix *Pour le Mérite* pendant à son cou. Hans Wolff est à ses côtés. Les deux hommes plaisantent à propos d'une chasse à laquelle ils doivent participer dans la forêt Noire d'ici trois jours. L'*Oberleutnant* Karl Bodenschatz (3) se présente devant Richthofen et lui donne une petite tape dans la main. C'est un geste rituel qui remonte au temps de la *Jasta* 11. Tous les pilotes viennent ensuite taper dans la main de Bodenschatz, espérant ainsi conjurer le mauvais sort qui pourrait s'abattre sur leur *Rittmeister* au combat ou même pire... dans les couloirs de Berlin. Car, on murmure que l'état-major pourrait retirer Richthofen du front pour l'envoyer inspecter les escadrilles de chasse. Les tristes exemples de Boelcke et d'Immelmann sont encore présents dans les esprits en haut lieu et l'aviation allemande n'a pas besoin d'un martyr de plus. « *Rond de cuir ? Que nenni ! Qu'il reste au front !* », ajoute Bodenschatz. Richthofen éclate de rire.

Le vent d'est se lève. Dans quelques heures, le brouillard se sera dissipé. Au moment où Richthofen s'approche de son triplan rouge, un orchestre sort de la tente qui sert de hangar et se met à jouer une marche militaire. Qu'est-ce qui se passe ? Bodenschatz se penche vers son *Rittmeister* et, en hurlant pour couvrir le vacarme, lui explique qu'il a été envoyé par le général commandant la région militaire pour saluer sa 80ème victoire. Le jeune berger allemand du *Leutnant* Löwenhardt (4), mascotte de la *Jasta* 11, tente vainement de monter sur l'aile inférieure du triplan. Richthofen l'aide à grimper, mais, une fois perché, le chien se met à trembler de tous ses membres. Un mécanicien s'approche et demande à Richthofen s'il peut prendre une photo de lui avec le chien. Bodenschatz s'interpose :

– Il n'en est pas question !

Depuis la mort de Boelcke, tous les pilotes allemands refusent de se faire photographier avant une mission.

Bodenschatz se souvient que Boelcke s'était lui aussi fait photographier avant un départ en mission; elle devait être sa dernière. Depuis, tous les pilotes allemands refusent qu'on les prenne en photo avant de décoller – une superstition qui s'étendra par la suite à toutes les aviations du monde. Mais, Richthofen ne croit pas à ces balivernes. Il hausse les épaules.

– Fiche-moi la paix avec tes superstitions de bonne femme, fait-il à son ordonnance en l'écartant du bras. Il s'agenouille, prend le chien par le cou et fixe l'objectif pour la postérité – pour l'éternité !

(3) À ne pas confondre avec Kurt Wolff, qui commandera la *Jasta* 11 lorsque celle-ci sera incorporée à la *Jagdgeschwader* 1, en juin 1917 (décoré de l'ordre *Pour le Mérite* le 4 mai 1917, il tombe en combat le 15 septembre après avoir remporté sa 33ème victoire). Karl Bodenschatz deviendra chef d'état-major de Göring et sera grièvement blessé lors de l'attentat contre Hitler, le 20 juillet 1944.
(4) *Oberleutnant* et commandant de la *Jasta* 10, Erich Löwenhardt sera tué lors d'une collision aérienne le 10 août 1918. Avec 54 victoires, il est le troisième as allemand de la Grande Guerre. Il recevra la croix *Pour le Mérite*, le 31 mai 1918.

Combler les vides

Bertangles est un petit village niché entre Amiens et Villers-Bocage. À vol d'oiseau, à peine trente kilomètres le séparent de Cappy. Une même activité règne sur le terrain d'aviation. Les mécaniciens répètent les mêmes gestes qu'à Cappy, mais eux sont Britanniques et leurs avions sont des Sopwith Camel. Comme tous les matins depuis quelques semaines, le *Captain* Roy Brown s'est levé en se tordant de douleurs. Ce jeune Canadien est tenaillé par un ulcère à l'estomac. Il ne peut avaler que du bicarbonate de soude et une mixture de

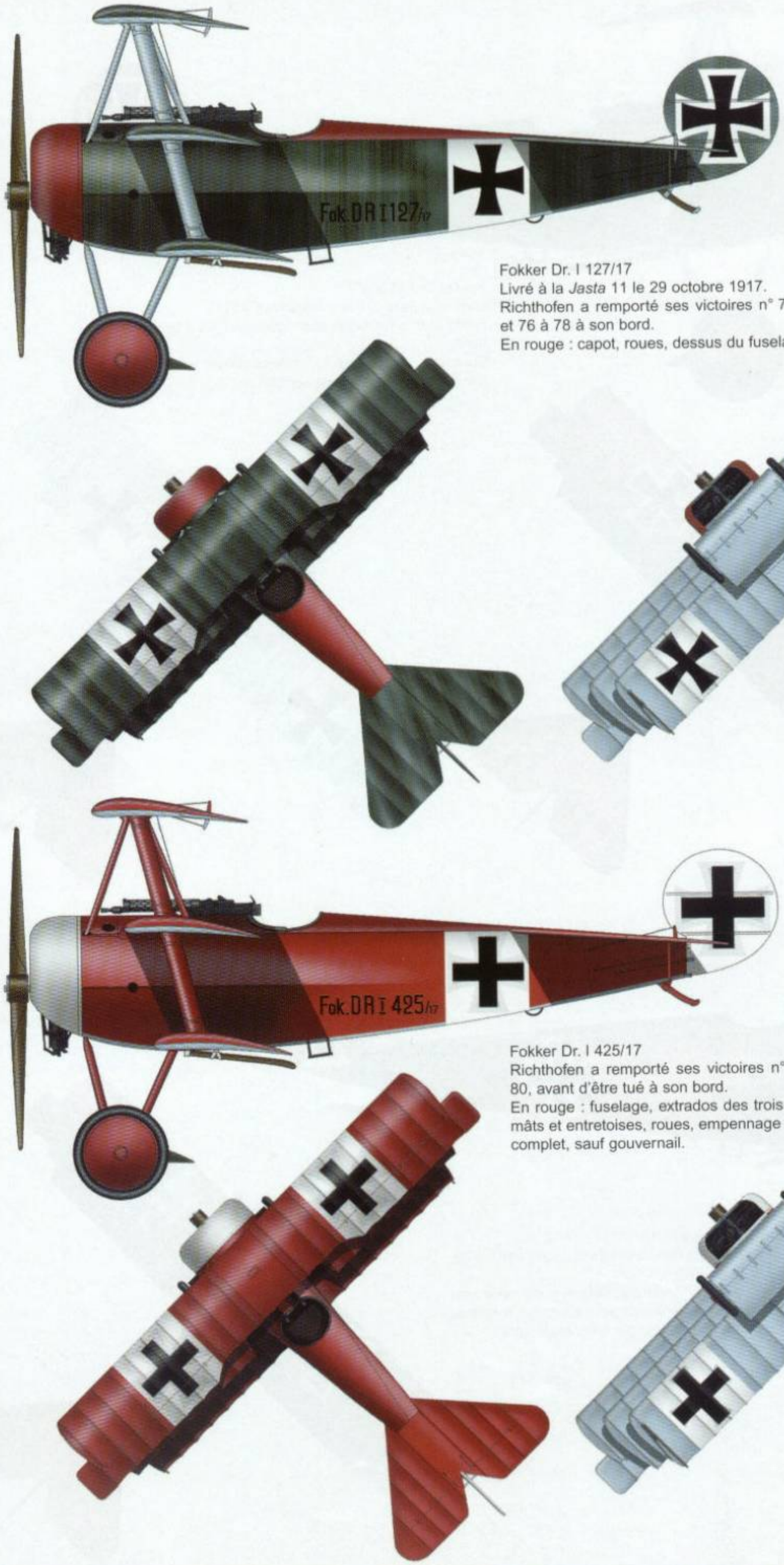
Le Baron Rouge

Fokker Dr.I 152/17
Livré à la *Jasta* 11 le 2 novembre 1917.
Richthofen a remporté ses victoires n° 64 à 66 à son bord.
En rouge : capot, roues, fuselage arrière, empennage complet, extrados de l'aile supérieure.

Fokker Dr. I 477/17
Richthofen a remporté ses victoires n° 67 à 70, 72, 73 et 75 à son bord.
Après la 75ème victoire, l'avion a été recouvert de soie et entièrement peint en rouge. Il est peu probable qu'il ait revolé en combat après.

© P-A. Tilley - 2001

Le Baron Rouge



Fokker Dr. I 127/17
Livré à la *Jasta* 11 le 29 octobre 1917.
Richthofen a remporté ses victoires n° 71, 74 et 76 à 78 à son bord.
En rouge : capot, roues, dessus du fuselage.

Fokker Dr. I 425/17
Richthofen a remporté ses victoires n° 79 et 80, avant d'être tué à son bord.
En rouge : fuselage, extrados des trois plans, mâts et entretoises, roues, empennage arrière complet, sauf gouvernail.

Ces schémas ayant été réalisés à partir de documents écrits – les photos d'époque n'étant pas d'une grande aide en la matière – il convient de conserver une grande prudence quant à leur parfaite exactitude.

© P-A. Tillay - 2001

fine au lait chaud. Le *Major* Charles Butler, commandant du N° 209 *Squadron*, l'a invité à plusieurs reprises à se faire hospitaliser, mais Brown a toujours refusé. Il trouve que le moment est mal choisi. Ce n'est pas tant pour allonger sa liste, qui compte déjà 12 victoires homologuées (plus une bonne douzaine de non confirmées), que pour ne pas priver son escadrille d'un pilote. Les « cirques » allemands font passer de sales quarts d'heure au Royal Flying Corps. Un pilote de plus, même malade et épuisé, ce n'est pas un luxe par les temps qui courent.

Ce n'est pas l'arrivée quinze jours plus tôt du jeune Wilfred May, dit Wop, qui peut permettre à l'escadrille de remplacer un pilote chevronné. Brown a accueilli May avec plaisir. Par un curieux hasard, May est aussi natif d'Edmonton et les deux jeunes gens se connaissent bien. Mais, la joie de Brown a été de courte durée quand il a appris que l'instruction de Wop a été écourtée en raison de l'impérieuse nécessité de combler les vides sur le front de la Somme. Butler a accepté que May soit affecté à la section de Brown. Pendant deux semaines, celui-ci l'a chaperonné comme une mère-poule, le conduisant fréquemment au-dessus du front pour l'habituer au tir de la DCA et tentant de lui enseigner les rudiments du combat aérien. Brown estime que le moment est venu pour Wop d'effectuer sa première vraie mission.

– *Wop, je t'emmène avec moi aujourd'hui*. Brown affiche la tête des mauvais jours. La fatigue, la maladie et la malnutrition ont creusé son visage. On lui donnerait cinquante ans, il en a vingt-quatre. *Je veux que tu sentes les choses par toi-même, mais je ne veux pas prendre de risques inutiles. Si on accroche des Boches, je veux que tu te tiennes à l'écart. Si tu te trouves par hasard au-dessus d'un traînard, c'est bon, tu fonces dessus et tu tires une rafale. Mais, si tu le rates, ne remonte pas, continue. S'il y a une mêlée générale, tu restes en dehors.*

– *Okay !* se contente de répondre le jeune May, dont l'excitation à la perspective de ce premier combat cède lentement la place au trac. Sa gorge se serre et il sent son estomac se nouer.

La mission consiste à survoler le secteur allemand, le long de la route d'Amiens à Albert à partir de Hangard, à l'est d'Amiens. Le *Major* Butler a donné ses derniers ordres. Il n'ont pas fait l'unanimité parmi les pilotes. Le N° 209 *Squadron* doit sortir en masse pour contrer la nouvelle tactique des Allemands. Les Britanniques préfèrent les formations de cinq avions, qu'ils estiment plus souples, à ces démonstrations qui impliquent trois groupes de cinq avions. Mais, les ordres sont les ordres et Brown prendra le commandement du premier groupe.

Un triplan reconnaissable entre mille

Vers 10 heures et demie, le vent a chassé les derniers bancs de brume. Le soleil fait son apparition derrière les nuages. « *Les Lords ne vont pas tarder à venir danser* », pense Richthofen. Tandis que les officiers se hâtent vers leurs avions, le *Rittmeister* les interpelle. Il préfère attendre que l'alerte soit donnée pour que les pilotes prennent place dans leur aéroplane.

Et en tête de la formation allemande, un triplan reconnaissable entre mille : celui du Baron Rouge !

Qu'ils s'installent confortablement pendant ce temps, ils seront plus frais au moment du combat. Ils n'auront pas à patienter longtemps. La sonnerie du téléphone retentit : quelques avions anglais viennent d'être repérés au-dessus du front.

En moins de cinq minutes, les premiers Fokker s'élancent. Bodenschatz se dirige vers la plate-forme d'observation et colle un œil à la lunette d'observation. Il est pile onze heures. Il regarde les six triplans s'éloigner en deux sections, cap à l'ouest. La première est menée par Richthofen et la seconde par le *Leutnant* Weiß.

Les Camel suivent la Somme et survolent Corbie. Au-dessus de Cerisy, ils aperçoivent quelques flocons blancs. L'artillerie antiaérienne britannique a ouvert le feu. C'est la preuve que des avions « boches » sont dans le secteur. Il ne faut pas longtemps à Brown pour découvrir deux biplaces anglais que quatre Fokker tentent d'empêcher de regagner

Le Fokker 102/17 est le premier *Dreidekker* piloté par Richthofen. Il remportera deux victoires à son bord.
À droite, le *Leutnant* Hans Adam, un des grands as de la *Jasta* 11.

Le Baron Rouge

La salle des trophées de la *Jasta* 11, probablement au printemps 1917.
Éclairées par un lustre bricolé à partir d'un moteur (Clerget ?), de nombreuses plaques prélevées sur les victimes de Richthofen.
On se réfèrera à la liste de ses victoires pour l'identification des appareils suivants :
4997 : 43ème victoire
A2401 : 33ème victoire
5964 : 11ème victoire
6618 : 4ème victoire
2506 : 8ème victoire
A6382 : 34ème victoire
A1108 : 23ème victoire
6580 : 5ème victoire
5841 : 32ème victoire
A3340 : 35ème victoire
N5193 : 16ème victoire.

leurs lignes. Les Camel sont en position idéale, à une altitude supérieure et ils n'ont pas été repérés par les Allemands. Brown bat des ailes. C'est le signal convenu pour l'attaque. Les quinze chasseurs plongent joyeusement sur leurs proies, mais d'une manière un peu trop insouciante.

L'attention de Brown est alors attirée par quelques points noirs sur sa droite, légèrement plus haut. « *Holly Heavens !* » fait-il à voix haute. D'autres Fokker sont en train de leur piquer droit dessus. Par comble de bonheur, ce sont ceux du « Cirque Richthofen ». Il ne peut pas se tromper. Leurs peintures de guerre les identifient en un clin d'œil. Et, en tête, là, un triplan reconnaissable entre mille : le Baron Rouge, en personne !

Pour corser l'affaire, une escadrille d'Albatros surgit pour faire pencher la balance du nombre en faveur des Allemands. Les Fokker coupent toute retraite aux Britanniques. Il leur faut faire face. Une mêlée furieuse s'engage. En tant que chef du dispositif, Brown ne veut pas s'impliquer dans un duel particulier. Son boulot consiste à porter secours à ses équipiers en difficulté. Et ils ne manquent pas ! Mais, le N° 209 *Squadron* n'est pas une escadrille de manchots : MacKenzie règle son compte à un triplan, Mellersh envoie un Fokker à queue bleue le rejoindre et Taylor incendie un Albatros. Brown aperçoit alors May, un peu à l'écart de la bataille, en train de remporter sa première victoire.

La même question à toutes les positions allemandes : quelqu'un a-t-il aperçu un triplan rouge ?

Où est Richthofen ?

Terriblement excité par le goût du sang dans la bouche, May exulte. Il plonge dans la bagarre pour trouver une deuxième victime. Un triplan rouge défile devant son viseur. Il presse la détente de ses armes avec une telle frénésie qu'il en oublie l'un des préceptes fondamentaux du combat aérien : ne jamais tirer de longues rafales. La sanction est immédiate. Ses deux mitrailleuses s'enrayent. Impossible de les débloquer, même à coups de poing. Il ne lui reste plus qu'à rentrer au bercail. Il reprend de l'altitude et se rapproche du front.

Tout à coup, il entend le staccato d'une mitrailleuse qui ne prête pas à confusion. Pas plus tard que la veille, Brown lui a rappelé ce vieil adage : « *Si tu entends le bruit d'une mitrailleuse, à cinquante contre un, c'est qu'elle te tire dessus* ». Bingo ! son avion est encadré par des traits de fumée blanche. May n'a aucune envie de servir de cible aérienne. Il balance le manche brutalement, donne un violent coup au palonnier et le Camel bascule sur la gauche. Il jette un coup d'œil furtif derrière lui. Il reconnaît le triplan rouge qu'il a raté tout à l'heure. Les bouches de ses mitrailleuses sont ourlées de petites flammes rouges. Le « Boche » l'a suivi sans peine dans son virage et continue à lui tirer dessus. Une balle lui écorche le bras droit, mais il n'a pas le temps d'avoir mal. May se lance dans une série de manœuvres serrées pour décrocher le triplan.

La scène n'a pas échappé à Brown. Il pique à la poursuite du Fokker rouge. May se retrouve bientôt à une quinzaine mètres au-dessus de la Somme. Il file en suivant la vallée, attendant la mort qui va surgir d'une seconde à l'autre. Les rafales se rapprochent. Le Fokker est à moins de cent mètres derrière lui. Tout à coup, tout cesse. Les mitrailleuses de l'Allemand se sont tues brusquement. May se retourne. Le Fokker a disparu comme par enchantement. Mais où est-il donc passé ?

C'est la même angoissante question que commence à se poser Bodenschatz : où est Richthofen ? Les Fokker viennent se poser les uns après les autres, mais il n'aperçoit pas celui peint en rouge. Bodenschatz lâche sa lorgnette et se précipite sur le terrain. Les *Leutnante* Wenzl (5) et Carlius sont descendus de leur avion. Ils ôtent leurs lunettes et leur casque et regardent autour d'eux. Où est Richthofen ?

Il est mort !

Wenzl raconte (6) : « *J'ai eu comme un mauvais pressentiment. Nous nous étions rapprochés du front et six Sopwith avec leur casserole rouge – l'escadrille anti-Richthofen – sont apparus. Ils étaient en surnombre et on n'a pas réussi un coup au but. Le* Rittmeister *volait bien en vue et il s'est rapproché avec sa section. Mais alors six nouveaux* Lords *sont arrivés en piqué. Comme à l'exercice, nous avons viré tous ensemble face au vent d'est et nous avons rompu le combat. Nous nous sommes séparés au-dessus du front avant de rentrer. J'avais comme un pressentiment. En revenant, j'ai aperçu à l'est de Corbie un petit appareil posé au sol qui ne se trouvait pas là avant. Je crois que c'était un appareil rouge.* »

Le *Hauptmann* Wilhelm Reinhardt, qui se trouve être à ce moment l'officier le plus ancien dans le grade le plus élevé, donne l'ordre à Wenzl, Carlius et au *Leutnant* Wolfram von Richthofen, cousin de Manfred, de décoller pour aller reconnaître l'avion présumé rouge posé près de Corbie.

À Bertangles, May se pose le premier et se précipite vers son sauveur :

– *Merci, Brownie. Tu m'as sauvé la vie. Ce type était sacrément difficile à décrocher.*

– *Tu sais qui c'était, Wop ?* demande Brown. May secoue la tête. *Je n'en suis pas sûr, mais je pense que c'était Richthofen.*

Le visage de May change brutalement de couleur. Il sent ses jambes se dérober sous lui : « *Je crois que j'ai besoin d'un remontant.* » Ils se rendent au bar du mess. L'heure n'est plus

(5) Le *Leutnant* Richard Wenzl terminera la guerre avec 12 victoires. Au moment de la mort de von Richthofen, il n'en a remporté qu'une seule.
(6) Le corsaire rouge, 1914-1918 - Capitaine aviateur Manfred de Richthofen (sic) - Payot, Paris, 1932.

aux demi-mesures : May avale d'un trait un double cognac et Brown un double... bicarbonate de soude. Après avoir ingurgité leur cordial, ils décident de se rendre sur les lieux.

Wenzl survole les environs de Corbie, mais aperçoit cette fois deux avions sans pouvoir en identifier un seul avec certitude. Ce sont, selon toute vraisemblance, les appareils de Brown et de May. Salué dignement par la DCA anglaise et pris en chasse par trois Camel, Wenzl doit renoncer à pousser plus avant et, la mort dans l'âme, il retourne à Cappy. Pendant ce temps, Reinhardt s'est emparé du téléphone et appelle toutes les positions allemandes du secteur : « *Quelqu'un a-t-il vu un triplan rouge ?* »

Pilotes et mécaniciens échafaudent toutes les hypothèses, mais aucun ne veut croire à la disparition du *Rittmeister*. Enfin, Reinhardt obtient quelques nouvelles plutôt rassurantes. Un officier du 10ème régiment d'artillerie a aperçu un triplan rouge atterrir sur la cote 102, au nord de Vaux-sur-Somme. Il a vu des soldats anglais sortir des tranchées, courir vers l'avion et le tirer de l'autre côté de la colline. À Cappy, on soupire. Richthofen n'est pas tombé, il a atterri. Il est donc vivant ! Dans l'après-midi, les autorités publient un communiqué officiel : « *Le Rittmeister Manfred Freiherr von Richthofen n'est pas rentré de mission et selon les informations obtenues, il s'est posé vraisemblablement sain et sauf dans les lignes ennemies.* »

Lorsqu'ils voient le triplan rouge rebondir maladroitement sur le sol bosselé pour s'immobiliser sur le dos quelques dizaines de mètres plus loin, les artilleurs australiens de la 5ème division bondissent hors de leurs tranchées. Plusieurs courent vers l'avion pour empêcher le pilote d'y mettre le feu. Mais, à l'intérieur rien ne bouge. Un soldat se penche dans l'habitacle. Il se redresse aussitôt et se retourne vers ses camarades : « *Il est mort !* » Un par un, les artilleurs se relaient pour vérifier. Le pilote est encore harnaché à son siège, le manche à balai coincé entre les genoux et la main droite posée dessus. Apparemment, il a épuisé ses dernières forces à tenter d'atterrir.

Ce n'est que le 23 avril au soir que les Allemands découvrent la triste réalité. Un appareil du N° 209 *Squadron* lance au-dessus de Cappy une petite boîte en métal à laquelle sont accrochées quelques flammes. Elle tombe juste devant le hangar, à peu près à l'endroit où Richthofen s'était fait photographier deux jours plus tôt. Elle contient une photo montrant une gerbe de fleurs sur une tombe du petit cimetière de Bertangles et, tapées maladroitement à la machine, ces quelques lignes sans équivoque : « *À l'aviation allemande. Le Rittmeister baron Manfred von Richthofen a été tué en combat aérien le 21 avril 1918. Il a été enterré avec tous les honneurs militaires. De la part de la Royal Air Force.* »

Qui a abattu Richthofen ?

Tué en combat aérien, oui, mais par qui ?

Par quoi, ça on le sait : une balle de mitrailleuse. Mais, cela ne prouve rien.

Évidemment, les pilotes du N° 209 *Squadron* sont naturellement persuadés que Richthofen a été abattu par Roy Brown. D'ailleurs, le rapport que celui-ci dresse du combat ne laisse pas planer le moindre doute. Sa version des faits n'est pas pour déplaire à la RAF, dont le moral des aviateurs a été récemment mis à rude épreuve par les lourdes pertes que le « Cirque

La *Jasta* 11 se tailla la part du lion lors des grandes batailles aériennes du mois d'avril 1917, qui passèrent à la postérité sous le nom de « *Bloody April* » au sein du Royal Flying Corps. De gauche à droite : *Vizefeldwebel* Sebastian Festner (10 victoires en avril), *Leutnant* Karl-Emil Schäfer (15), *Rittmesiter* Manfred von Richthofen (21), *Leutnant* Lothar von Richthofen (15) et *Leutnant* Kurt Wolff (20). Au pied, Moritz, le chien de Manfred (aucune victoire). La photo a été prise avant le 23 avril 1917, date de la mort de Festner.

Richthofen » leur a infligées. Elle est donc acceptée officiellement. Toutefois, les Allemands sont loin d'être convaincus – peut-être tout autant pour des raisons opposées.

Après la fin des hostilités, nombreux sont les chercheurs à s'intéresser à cette question. Et pas seulement les historiens, car Hermann Göring, devenu commandant en chef de la Luftwaffe, lance une véritable enquête dans le monde entier, faisant interroger les pilotes survivants mais aussi les témoins qui ont vu le combat du sol, jusqu'en Australie. Cette investigation ne fait qu'ajouter à la confusion. Tous les témoignages se contredisent, sauf sur un point : à aucun moment l'avion de Brown ne semble s'être trouvé en position de tir.

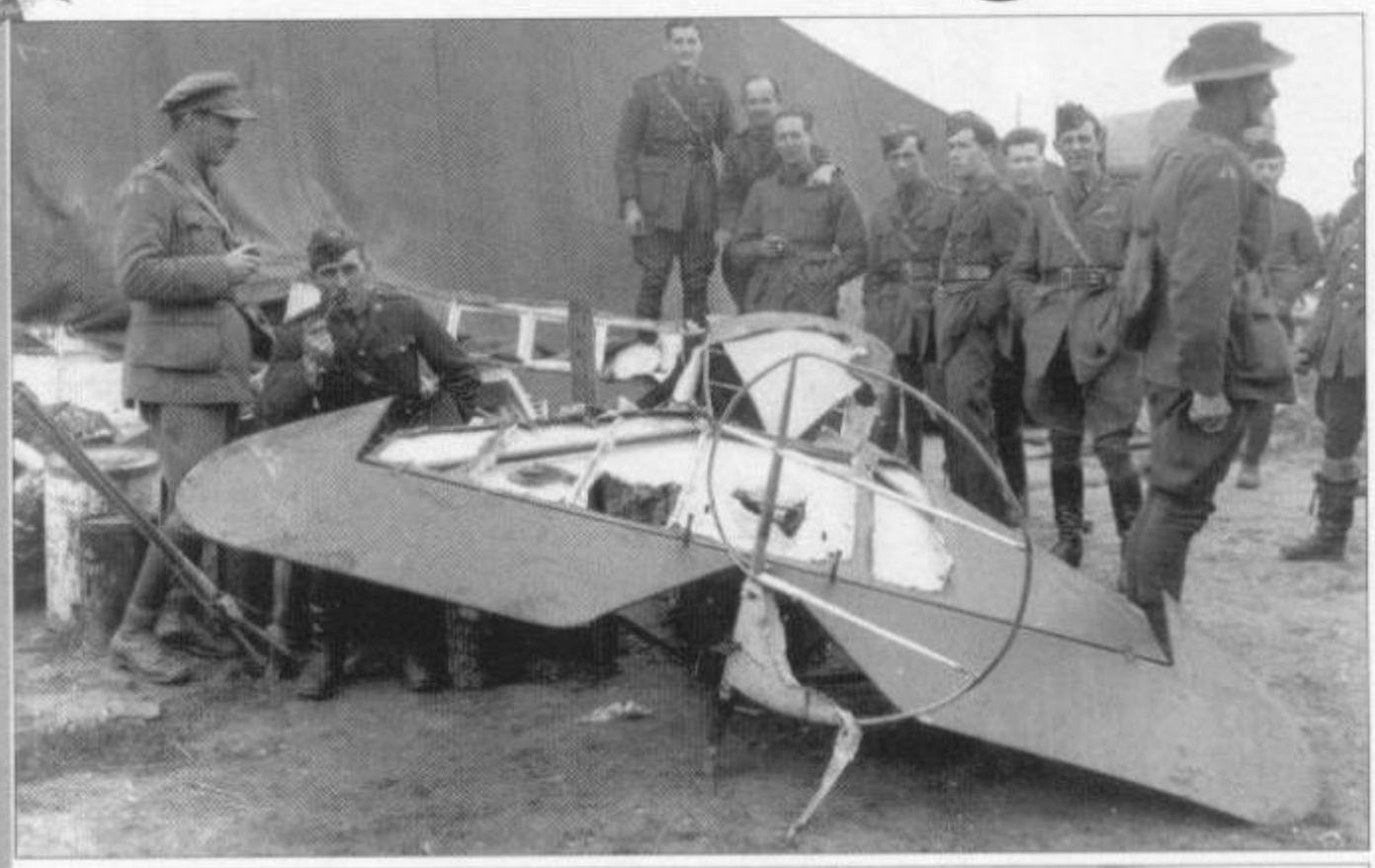
Le débat restera ouvert de longues années et rarement un sujet aéronautique n'aura fait couler autant d'encre. Cependant, tous les témoignages ou prétendus tels sont empreints d'une grande subjectivité et ressemblent davantage à des plaidoyers *pro domo* qu'à des exposés impartiaux des faits.

Tous les témoins oculaires affirment que Brown ne s'est jamais trouvé en position d'abattre Richthofen.

Lentement le puzzle se reconstitue. Des soldats allemands, en particulier ceux de la 10ème compagnie du 6ème régiment d'artillerie, mais aussi australiens, témoignent que peu avant la chute du triplan rouge il n'y avait qu'un seul autre avion dans le ciel – celui de May, très probablement. Le triplan s'est ensuite retrouvé au milieu d'un puissant tir de barrage provenant de mitrailleuses, probablement autant allemandes que britanniques. Comprenant le danger, il a rompu le combat par un brutal virage. Trop tard ! Et c'est sans doute à ce moment précis que son pilote a été mortellement touché. C'est la seule explication logique au fait que le projectile a suivi une trajectoire allant légèrement de bas en haut et latérale par rapport au corps de Richthofen, du poumon droit jusqu'au mamelon gauche.

Dans son rapport de combat, Brown indique qu'il a attaqué Richthofen sur son côté droit, or, ce rapport est contredit par tous les témoins au sol qui affirment que le Camel est arrivé par le sud-est, donc sur le côté gauche de Richthofen. Avec le cœur perforé par une balle, il est peu vraisemblable que le Baron Rouge ait pu encore piloter son avion sur deux kilomètres environ à la poursuite de

Le Baron Rouge



En haut :
les débris du triplan de Richthofen sur le terrain du N° 3 *Squadron* de l'Australian Flying Corps, à Bertangles. Devant l'appareil, tête nue, cigarette à la main, le *Lieutenant* T.L. Baillieu, futur récipiendaire de la DFC.

Ci-dessous :
six pilotes du N° 3 *Squadron* de l'Australian Flying Corps, portent le cercueil de Richthofen jusqu'à sa dernière demeure, dans le petit cimetière de Bertangles (22 avril 1918).

May après que Brown ait abandonné le combat.

Sur le site internet www.anzacs.net, on peut lire et surtout entendre les témoignages de plusieurs protagonistes de ce duel mémorable.

Robert Buie, soldat à la 53ème batterie australienne, se souvient : « *J'avais une mitrailleuse* [Lewis] *à ce moment et Digger Evans une autre. Quand ils se sont approchés de nous, Evans a ouvert le feu, mais l'avion a continué. Je ne pouvais pas tirer en même temps, car je n'avais pas le champ libre, mais dès que notre avion est sorti de mon champ de tir, j'ai commencé à tirer droit sur le pilote allemand. Des morceaux de l'avion ont volé en l'air et il a ralenti. Il est tombé à quelques centaines de mètres de là. Quand on est arrivé sur place, Richthofen était mort. Cela se passait à gauche de Corbie, sur le plateau dominant la Somme et l'avion avait atterri près de Vaux-sur-Somme. L'avion de Richthofen n'est pas tombé en morceaux comme certains le suggèrent, mais il est tombé comme s'il voulait se poser, bien qu'à l'atterrissage les ailes et le fuselage ont été sérieusement endommagés* ».

Buie soutient que le Camel de Brown ne se trouvait plus dans les parages quand le Baron Rouge a été abattu :

« *Aucun avion ne poursuivait Richthofen. Il n'y avait que le lieutenant May poursuivi par Richthofen. Deux avions seulement ! Il n'y avait pas de troisième avion dans ma ligne de mire quand j'ai vu les deux avions franchir les lignes à trois kilomètres de moi* ».

Le sergent Popkin, de la 24ème compagnie australienne, témoigne à son tour :

« *Les deux avions se trouvaient à 30 m au-dessus de moi et j'ai dû laisser passer l'avion britannique avant d'ouvrir le feu sur l'avion allemand. J'ai tiré environ 80 balles et le Baron a basculé sur la droite avant de faire demi-tour et piquer sur moi. J'ai encore tiré 70 balles et il a basculé violemment sur sa gauche et s'est écrasé sur un monticule moins de trente secondes plus tard* ».

Bref, le mystère n'est pas près d'être résolu, sauf si on retrouve la balle qui a tué le Baron Rouge, dont seule l'expertise balistique pourrait déterminer la provenance d'une manière indiscutable.

Une thèse a été récemment développée tentant de démontrer que le Baron Rouge aurait été attiré dans un traquenard par les Britanniques. En effet, selon certains historiens, les batteries de mitrailleuses australiennes auraient été spécialement implantées sur les hauteurs surplombant la vallée de la Somme. May, pilote plus expérimenté que l'on a bien voulu le faire croire, notamment en raison d'un passé de pilote d'exhibition au Canada, aurait servi de « chèvre » et Brown de « rabatteur ». Il s'agissait d'amener Richthofen à poursuivre May de manière à l'inscrire dans la ligne de mire des mitrailleurs australiens. Toutefois, il est indéniable que, quelles qu'aient été ses qualités de pilote, May n'avait aucune expérience du combat aérien et faisait donc ainsi la plus mauvaise « chèvre » possible. Cela rend cette hypothèse assez peu crédible.

Le mystère entourant la mort du Baron Rouge subsiste encore aujourd'hui et, dans un sens, c'est aussi bien ainsi...

Le Baron Rouge

Manfred von Richthofen, fils d'un baron de Silésie, est né à Breslau (Wroclaw), le 2 mai 1892. Il embrasse très jeune la carrière des armes et entre à 11 ans à l'école des cadets de Wahlstadt. Officier de cavalerie en 1912, il sert dans un régiment de uhlans en Prusse orientale au moment où éclate la guerre. Mais en tant qu'uhlan, que peut-il espérer dans une guerre qui s'enterre et quand les offensives se résument à un saut de puce ? Il s'ennuie. Alors, Richthofen obtient d'être versé dans l'aviation où ça bouge. Le 10 juin 1915, il rejoint la *Feldfliegerabteilung* 6 basée en Saxe où il reçoit une instruction d'observateur. Il part sur le front russe avec la *Flg.Abt.* 69 puis revient à Ostende en août.

Il se lie d'amitié avec son pilote, l'*Oberleutnant* Zeumer. C'est avec lui qu'il livre son premier duel aérien, le 1er septembre 1915, à coups de mousqueton contre un Farman anglais. Les deux hommes réussissent à abattre un Farman français en Champagne, deux semaines plus tard, mais comme il tombe dans ses propres lignes, il ne leur est pas officiellement homologué.

Sa rencontre avec Oswald Boelcke sera déterminante pour la suite de sa carrière. Il fait sa connaissance par hasard dans un wagon-restaurant lors d'un changement de base. Richthofen est très impressionné par ce jeune lieutenant, impassible, presque invisible, dont on commence à parler. Il s'adresse à lui : « *Dites-moi comment vous faites ? Il se mit à rire, très amusé, et me répondit :* "Bien simplement, ma foi. Je fonce, je vise bien et ils tombent." *Je secouai la tête en me disant que je faisais la même chose et, pourtant, avec moi, ils ne tombaient pas.* »

Richthofen décide de devenir pilote de chasse. Zeumer lui enseigne les rudiments du pilotage et Richthofen entre à l'école de Döberitz en novembre 1915. Physiquement un peu juste et maladroit, il décroche péniblement son brevet. Il arrive sur le front pour la grande offensive de Verdun. Il descend un Nieuport le 26 avril 1916, mais celui-ci s'abat encore du mauvais côté du front et ne lui est pas crédité.

Son unité part alors sur le front russe en juin, mais Boelcke se souvient de lui au moment où il forme la *Jasta* 2 et l'appelle à ses côtés. Richthofen saute sur l'occasion. Enfin, le 17 septembre 1916, Richthofen obtient sa première victoire confirmée : un FE 2b du N° 11 *Squadron* du RFC qui s'abat près de Villers-Plouich. Dès lors, Immelmann, Boelcke, Voss et les autres n'ont qu'à bien se tenir.

Le 23 novembre, il épingle le *Major* Lanoe Hawker, tout premier as de l'empire britannique et décoré de rien moins que la *Victoria Cross*. Ce coup d'éclat auquel s'ajoute sa 16ème victoire, le 4 janvier 1917, lui permet de décrocher la médaille *Pour le Mérite*, qui lui est remise par le Kaiser le 12 janvier. Quelques jours plus tard, il prend le commandement de la *Jasta* 11 et en profite pour faire venir son frère Lothar à ses côtés.

Le 7 mars 1917, touché en combat, Richthofen se pose en catastrophe dans ses lignes. Un officier du génie arrivé sur les lieux le

Le Baron Rouge

conduit en voiture jusqu'à ses quartiers et insiste pour que le pilote s'allonge sur un divan pour se remettre de ses émotions. « *Ce n'est pas mon premier combat, vous savez*, proteste Richthofen. *Ah bon !* fait son hôte, *vous avez déjà abattu des avions ennemis ? De temps en temps*, réplique le pilote. L'officier souhaiterait qu'il se montre plus précis : *Combien en avez-vous abattu, deux ? Non, pas deux*, répond Richthofen très calmement, *vingt-quatre*. L'officier secoue la tête en souriant : *Non, non ! Je ne parle pas de combats, mais d'avions abattus; vous savez, touchés au point qu'ils tombent au sol. C'est bien de cela que je parle aussi*, fait Richthofen. *Quel vantard !* » pense l'officier. Mais, peu importe, il emmène le hâbleur se restaurer au mess. Avant de s'installer à table, Richthofen retire sa vareuse. C'est alors que l'officier éberlué aperçoit la croix *Pour le Mérite* qui pend au cou de son invité. Après un court silence, il lui redemande son nom, qu'il avait mal compris la première fois. Alors, c'est l'explosion de joie. L'officier se tourne vers le barman et crie : « *Champagne !* »

En avril 1917, les Britanniques se lancent dans la bataille d'Arras. Pour le Royal Flying Corps c'est un véritable désastre, qui passera à la postérité sous le nom évocateur d'*Avril sanglant*. Pour chaque victoire, le RFC perd cinq avions. L'espérance de vie moyenne d'un pilote britannique est ramenée de trois semaines à... deux jours ! La *Jasta* 11 se taille la part du lion, revendiquant 89 victoires dont pas moins de 21 sont attribuées à son chef. Le 13 avril, Richthofen double Boelcke en tête du palmarès général. Lothar fait à peine moins bien que son aîné : 15 victoires en un mois.

Le 26 juin 1917, Manfred von Richthofen prend le commandement de la nouvelle *Jagdgeschwader* 1, formée avec les *Jasta* 4, 6, 10 et 11. L'escadre est équipée de 45 avions, des Albatros D.V et des Pfalz D.III. L'âge moyen des pilotes est inférieur à 22 ans, son chef en a 25.

Le 26 juillet, Richthofen est blessé à la tête au cours d'un combat contre des FE 2D du N° 20 *Squadron*. Déjà prudent, ne s'engageant à fond que lorsqu'il estime que toutes les chances de succès sont en sa faveur, Richthofen est rendu encore plus circonspect par cette mésaventure. Souffrant parfois de violents maux de tête qui le diminuent physiquement, il refuse pourtant toutes les offres qui lui sont faites d'intégrer l'état-major, même lorsqu'elles viennent du Kaiser en personne (il les décline plus respectueusement, c'est tout).

Mais qui est-il vraiment ? Les témoignages des pilotes qui l'ont côtoyé montrent les différentes facettes de sa personnalité. Egocentrique frisant la mégalomanie, il jalouse ceux qui cherchent à suivre son exemple. Si un pilote de l'escadre doit abattre un avion ennemi, ce ne peut être que lui. Il nourrit un complexe de supériorité envers ses hommes et ne se sent investi d'aucune responsabilité vis-à-vis des jeunes « bleus » qui rejoignent son unité. Sa devise pourrait être : marche ou crève. Et pourtant, il passe des nuits entières à mettre au point des tactiques de combat où le travail d'équipe prime sur l'individu. Il ne participe que rarement aux pots offerts par les pilotes qui fêtent un événement particulier, mais même dans les beuveries, il se tient à part, car il ne se sent pas des leurs. Simple dans sa manière de vivre, il manifeste un goût très prussien pour la discipline et l'étiquette militaire. Ses vrais amis sont peu nombreux et comptent parmi les pilotes recrutés à l'origine par Boelcke, comme Kurt Wolff. Son sens de l'humour est peu développé et il n'étale jamais ses sentiments, même envers sa mère. Il est plus enclin à voir un verre à moitié vide, là où son frère Lothar verrait un verre à moitié plein. Il popularisera dans toute l'aviation allemande l'expression des gens du théâtre *Hals- und Beinbruch* (littéralement : casse-toi donc le cou et les jambes) pour souhaiter bonne chance à ses pilotes.

Sans être un vrai meneur d'hommes, il exerce une telle fascination sur ses pilotes qu'aucun n'hésiterait l'ombre d'une seconde à sacrifier sa vie pour cette légende vivante. Il incarne l'Allemagne victorieuse et il inspire autant le respect que la crainte. Sous son impulsion, le combat aérien passe du tournoi chevaleresque à la guerre méthodique. « *Il ne sert à rien de cribler d'obus l'avion ennemi*, dit-il à ses pilotes. *Visez l'homme et ne le ratez pas. Si vous attaquez un biplace, visez l'observateur en premier. Tant que vous n'avez pas réduit la mitrailleuse au silence, ne vous occupez pas du pilote.* »

Le 21 avril 1918, Richthofen a rendez-vous avec son destin. Sa disparition cause une vive consternation non seulement chez les pilotes allemands, mais aussi dans le peuple qui lui vouait un véritable culte. Wilhelm Reinhardt lui succède à la tête de la JG 1, mais les Luftstreitkräfte ne retrouveront jamais un tel as ni un tel chef naturel. Le dernier commandant de cette prestigieuse unité sera l'*Oberleutnant* Hermann Göring, un as aux 22 victoires, arborant à son cou la croix *Pour le Mérite* depuis le 2 juin 1918 et qui connaîtra une triste célébrité quelques années plus tard.

Bibliographie

The Red Air Fighter
M.von Richthofen, introduction N. Franks - Greenhill, Londres, 1999.

The Red Baron, beyond the legend
P.Kilduff - Cassell, Londres, 1994.

German Air Aces of WWI
A.Imrie - Vintage Warbirds n° 8, Arms & Armour Press, Poole, 1987.

They Fought for the Sky
Q.Reynolds - Bantam, New York, 1957.

The Friendless Sky
A.McKee - Mayflower-Dell, Londres, 1962.

Jägerblatt n° 1/XXXVII, février 1988.

Les victoires de Manfred von Richthofen

1	17.09.16	FE 2b	11 Sqn	Marcoing	A DII D491/17	43	13.04.17	FE 2b	25 Sqn	H-Liétard	"
2	23.09.16	Martins.	27 Sqn	Marcoing	"	44	14.04.17	Ni 17	60 Sqn	Douai	"
3	30.09.16	FE 2b	11 Sqn	Bapaume	"	45	16.04.17	BE 2e	13 Sqn	?	"
4	07.10.16	BE 12	21 Sqn	Ytres	"	46	22.04.17	FE 2b	11 Sqn	Lagnicourt	"
5	16.10.16	BE 12	19 Sqn	Ytres	"	47	23.04.17	BE 2e	4 Sqn	Méricourt	"
6	25.10.16	BE 12	21 Sqn	Beaulencourt	"	48	28.04.17	BE 2e	13 Sqn	Pelvès	"
7	03.11.16	FE 2b	18 Sqn	Loupart	"	49	29.04.17	S.VII	19 Sqn	Lens	"
8	09.11.16	BE 2c	12 Sqn	Beugny	"	50	29.04.17	FE 2b	18 Sqn	Inchy	"
9	20.11.16	BE 2c	15 Sqn	Guédecourt	"	51	29.04.17	BE 2e	12 Sqn	Roeux	"
10	20.11.16	FE 2b	22 Sqn	Grandecourt	"	52	29.04.17	Sopwith	8 Sqn	Douai	"
11	23.11.16	DH 2	24 Sqn	?	"	53	18.06.17	RE 8	9 Sqn	?	A DIII D789/17
12	11.12.16	DH 2	32 Sqn	Mercatel	"	54	23.06.17	S.VII	23 Sqn	Ypres	A DV D1177/17
13	20.12.16	DH 2	29 Sqn	Rollencourt	"	55	24.06.17	DH 4	57 Sqn	Bacelaere	"
14	20.12.16	FE 2b	18 Sqn	?	"	56	25.06.17	RE 8	53 Sqn	?	"
15	27.12.16	DH 2	29 Sqn	non abattu	"	57	02.07.17	RE 8	53 Sqn	Comines	"
16	04.01.17	Pup	8 Sqn	Bapaume	"	58	16.08.17	Ni 23	29 Sqn	Zonnebeke	A DV D2059/17
17	23.01.17	FE 8	40 Sqn	Lens	"	59	26.08.17	S.VII	19 Sqn	?	"
18	24.01.17	FE 2b	25 Sqn	Rouvroy	A DIII D789/17	60	02.09.17	RE 8	6 Sqn	?	F FI 102/17
19	01.02.17	BE 2d	16 Sqn	Thélus	H DII	61	03.09.17	Pup	46 Sqn	?	"
20	14.02.17	BE 2d	2 Sqn	Loos	"	62	23.11.17	DH 5	64 Sqn	Bourlon	A DVa 4693/17
21	14.02.17	BE 2d	8 Sqn	?	"	63	30.11.17	SE 5a	41 Sqn	Moevres	"
22	04.03.17	BE 2c	2 Sqn	non abattu	"	64	12.03.18	F2B	62 Sqn	Cambrai	F DrI 152/17
23	04.03.17	1 1/2 S.	43 Sqn	Vimy	"	65	13.03.18	Camel	73 Sqn	Cambrai	"
24	06.03.17	BE 2e	16 Sqn	Vimy	"	66	18.03.18	Camel	54 Sqn	Busigny	"
25	09.03.17	DH 2	29 Sqn	Bailleul	A DIII	67	24.03.18	SE 5a	41 Sqn	Havrincourt	F DrI 477/17
26	11.03.17	BE 2d	2 Sqn	Givenchy	H DII	68	25.03.18	Camel	3 Sqn	?	"
27	17.03.17	FE 2b	25 Sqn	Vitry	"	69	26.03.18	Camel	54 Sqn	Roye	"
28	17.03.17	BE 2c	16 Sqn	Farbus	"	70	26.03.18	RE 8	15 Sqn	Albert	"
29	21.03.17	BE 2f	16 Sqn	La Neuville	"	71	27.03.18	Camel	73 Sqn	Albert	F DrI 127/17
30	24.03.17	S.VII	19 Sqn	Givenchy	"	72	27.03.18	FK 8	2 Sqn	Albert	F DrI 477/17
31	25.03.17	Ni 17	29 Sqn	Tilloy	"	73	27.03.18	Dolphin	79 Sqn	?	"
32	02.04.17	BE 2d	13 Sqn	Farbus	A DIII 2253/17	74	28.03.18	FK 8	82 Sqn	Méricourt	F DrI 127/17
33	02.04.17	1 1/2 S.	43 Sqn	Givenchy	"	75	02.04.18	RE 8	52 Sqn	Moreuil	F DrI 477/17
34	03.04.17	FE 2b	25 Sqn	Bapaume	"	76	06.04.18	Camel	46 Sqn	V-Bretonneux	F DrI 127/17
35	05.04.17	F2A	48 Sqn	?	"	77	07.04.18	Camel	73 Sqn	V-Bretonneux	"
36	05.04.17	F2A	48 Sqn	?	"	78	06.04.18	Camel	73 Sqn	Lamotte	"
37	07.04.17	Ni 17	60 Sqn	?	"	79	20.04.18	Camel	3 Sqn	Hamel	F DrI 425/17
38	08.04.17	1 1/2 S.	43 Sqn	Farbus	"	80	20.04.18	Camel	3 Sqn	V-Bretonneux	"
39	08.04.17	BE 2g	16 Sqn	Vimy	"						
40	11.04.17	BE 2c	13 Sqn	?	"						
41	13.04.17	RE 8	59 Sqn	Etaing	"						
42	13.04.17	FE 2b	11 Sqn	Monchy	"						

A = Albatros H = Halberstadt F = Fokker - précise le type d'avion piloté par Richthofen lors de sa victoire.

Liste établie par Norman Franks dans *The Air Red Fighter* (Greenhill Books)

Le "Périgord" dans les poches

Christian-Jacques Ehrengardt

Périgord

Le 13 novembre 1944, le GR 3/33 *Périgord* est créé officiellement avec date d'effet au 1er décembre. Ce groupe de reconnaissance, qui, en fait, n'est qu'une unité d'observation, rattachée au groupement *Patrie* (cf Aéro-Journal n° 6), aux ordres des forces françaises de l'Atlantique. Son commandement est confié au capitaine Girardot-Gillet, assisté par les capitaines Mathelin et O'Byrne. L'unité dispose de 15 officiers pilotes et 10 sous-officiers.

À cette époque, les armées françaises sont confrontées à quelque 100 000 soldats allemands regroupés dans plusieurs poches le long du littoral atlantique, qui leur permettent de contrôler les ports de Bordeaux et de Royan. Alors que le centre névralgique de la guerre se situe dans le Nord-Est, les forces françaises de l'Atlantique doivent se débrouiller avec ce qu'elles ont sous la main; une situation que les Français, spécialistes en matière de système-D, maîtrisent à merveille.

Le 3/33, stationné à Cognac, est équipé en matériel de « récup », composé de trois MS.500 (n° 13, 14 et 25), un Mauboussin 129 (n° 59, provenant du GB 1/34), un NC.701 (n° 2, à moteurs Argus 9), un Goéland (n° 74, en provenance du GT 2/15) et un Nord 1000 (n° 8, à moteur Argus As 10/C3), dans l'attente d'autres appareils. En fait, ces avions appartiennent à l'état-major des forces aériennes de l'Atlantique qui les a regroupés au sein du 3/33 pour que celui-ci assure de manière plus pratique les missions de liaison.

Le 20 décembre, le groupe perçoit le MS.500 n° 18 provenant du groupe d'aviation du régiment Z (FFI). Cet appareil sera détruit à Cémozac le 1er janvier 1945, avec à son bord un lieutenant artilleur du régiment Z.

La première mission officielle du groupe se déroule le 28 novembre, lorsque le MS.500 n° 14 (sergent Aude, capitaine Mathelin) règle un tir de 155.

L'unité est engagée dans la préparation de l'offensive alliée contre les batteries côtières de la pointe de Grave, notamment en réalisant de nombreuses photos aériennes du secteur.

Tout juste sortis de l'usine de Puteaux, les MS.500 n° 43, 45, 48, 49 et 52 sont affectés au 3/33 dans le courant du mois de décembre. Ils sont rejoints par le Bloch 174 n° 20, en provenance du dépôt de stockage de Marrakech; toutefois, comme l'appareil arrive sans ses livrets de bord, il ne volera pratiquement pas, dans la mesure où personne ne connaît l'état de fatigue de sa cellule et de ses moteurs. L'appareil est reversé le 15 janvier 1945 à la SNCASO.

Mais, ce n'est pas le seul appareil étonnant qui est affecté au 3/33. En effet, fin décembre, le groupe touche « le » Messerschmitt Bf 110C, affublé du n° 3 (parce qu'il est le troisième avion remis en état par la SNCASO à Châteauroux). Il servira surtout à promener les personalités venues visiter le front de l'Atlantique avant d'être reversé au CEV début mai 1945.

Contrairement à ce qu'il a été souvent écrit, le 3/33 ne recevra aucun Ju 88 et le n° 3, abattu par la *flak* le 1er février 1945, lui a été longtemps attribué sur la simple lecture du rapport d'accident, rédigé par le commandant du 3/33, sans doute parce que le chef de bord et observateur, le sous-lieutenant Nimier, appartenait au groupe.

En raison de nombreuses difficultés techniques, du manque de matériel et de rechanges, les avions du 3/33 volent peu et cela se ressent sur le rendement du groupe. Il va cependant s'améliorer au fil des semaines tant en quantité qu'en qualité, grâce à la livraison d'une part d'avions supplémentaires et, d'autre part, de radios américaines SCR 609/610, qui en permettant d'établir des liaisons directes air-sol, facilitent grandement le travail des aviateurs, jusque là obligés de communiquer par messages lestés et panneaux posés au sol.

Dans le courant du mois de mars, le groupe touche 9 MS.500 supplémentaires. Trois Potez 631 sont également livrés, dans l'espoir de transformer l'unité sur ce matériel. Cependant, faute de rechanges, ces appareils volent peu (31 heures cumulées jusqu'au 30 avril) et servent davantage à promener les personnalités qu'aux missions de guerre. À noter que l'un d'eux a été transformé en avion de reco-photo. Avec l'arrivée de ces renforts, le niveau de l'activité du groupe remonte pour atteindre 424 heures en mars (soit quatre fois plus qu'en janvier).

Le 14 avril débute la grande opération de nettoyage des dernières poches qui contrôlent le port de Bordeaux. Le 3/33 envoie un détachement de MS.500 sur le terrain avancé de St Romain-de-Benet, à une quinzaine de kilomètres de Royan. En une semaine, le 3/33 réalise 204 sorties, principalement au-dessus de la pointe de Grave et d'Oléron. Certains équipages (comme celui du sous-lieutenant Muller, pilote, et capitaine Clayeux, observateur) effectuent jusqu'à quatre missions par jour.

Malgré ce sensible accroissement de l'activité, la « casse » reste à un niveau acceptable. Deux MS.500

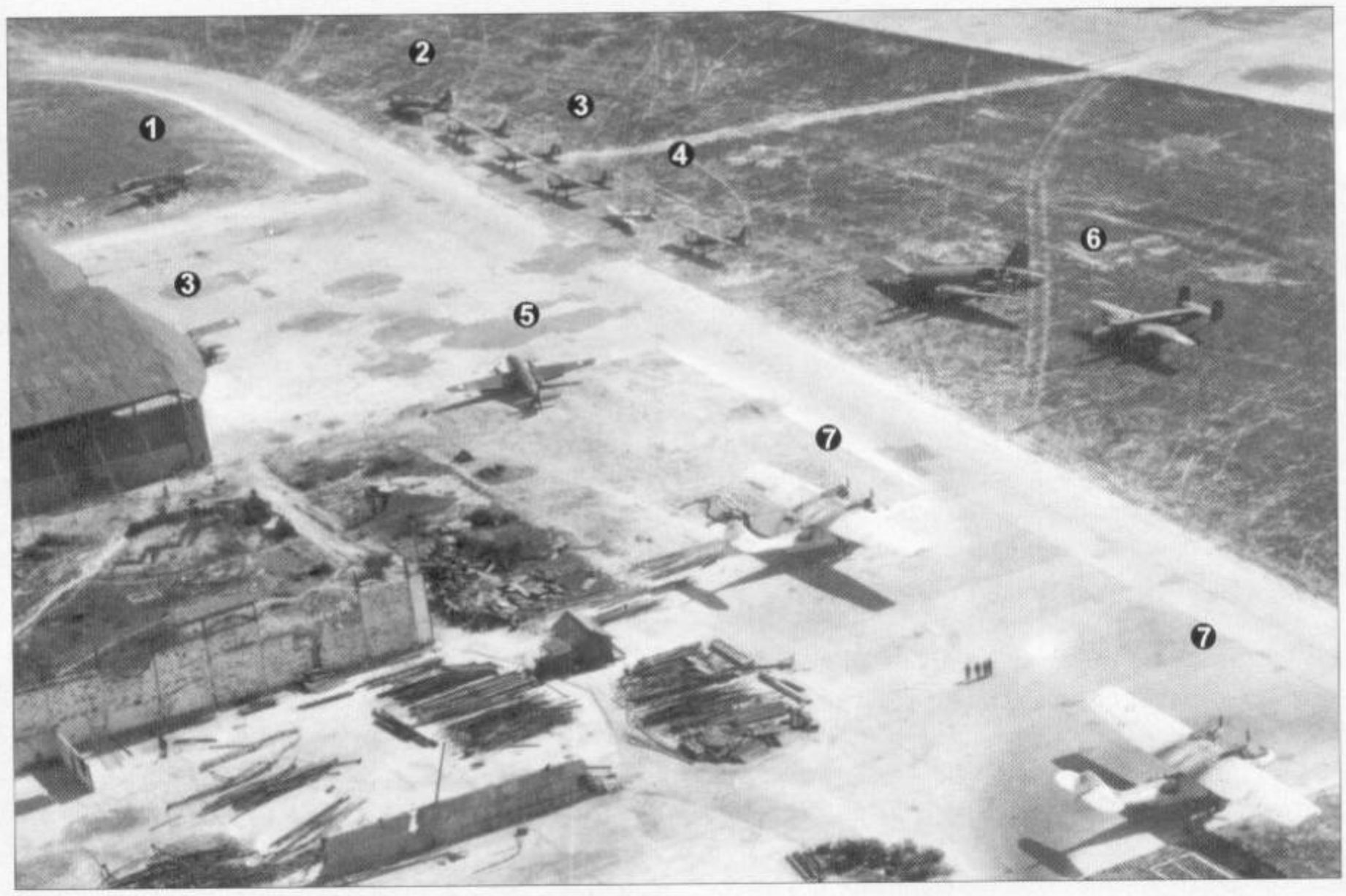
Page précente :
départ en mission du Potez 631 n° 122, avec le capitaine Patrick O'Byrne aux manettes. On distingue clairement les deux canons MG 151/20 dont le tube dépasse sous le nez de l'avion.

Page précédente, en médaillon :
l'équipage du Potez 631 n° 122.

En haut :
un Nord 1000 et le Mauboussin 129 n° 59, en janvier 1945.

Ci-dessus :
le MS.500 n° 13, en mars 1945. Premier affecté au GR 3/33, il porte le code tactique « 1 ». On note que les bandes noires et blanches ont été repeintes. La croix de Lorraine était directement appliquée en usine.
(Photos E. Muller)

Périgord



Une vue aérienne du terrain de Cognac, en avril 1945. On distingue certains des appareils appartenant au GR 3/33 *Périgord* :
1 - le Messerschmitt Bf 110C;
2 - un A-24, peut-être l'un des trois affectés au groupe, ou un avion de liaison des FAA;
3 - cinq MS.500;
4 - le Mauboussin 129;
5 - un Goéland.
Mais aussi quelques appareils d'autres provenances :
6 - un C-47 et un B-25C américains, assurant la liaison avec l'état-major US;
7 - deux PBY-5A de liaison du « Headron » de la BAN d'Agadir.
(Collection Pradier)

sont cependant accidentés le 17 avril à l'atterrissage à St Romain : le n° 26 par le sergent-chef Malsch et le n° 45 par le lieutenant Saint Auvent.

Un appareil (n° 102) est porté disparu en mer au cours d'une mission au-dessus d'Oléron. Enfin, un quatrième MS.500 (n° 109) sera rayé des contrôles le 3 mai au terme d'un atterrissage mouvementé.

Les opérations cessent le 1er mai, après la reprise de l'île d'Oléron. Le 3/33 aura déployé une intense activité, puisqu'il a enregistré 942 heures de vol, dont 685 de vol de guerre, pour le mois d'avril, portant son total général à 680 missions de guerre.

Les plans de transformation du 3/33 seront abandonnés après la cessation des hostilités. Il avait été prévu, en effet, la création de deux escadrilles, l'une équipée en MS.500, l'autre en A-20, puis en A-24.

Après la guerre, il est décidé d'abandonner l'observation à l'armée de Terre. Le maintien du 3/33 ne se justifie donc pas. Curieusement, le groupe n'est pas officiellement dissous, mais « mis en sommeil » en date du 30 septembre 1945. Il n'a pas depuis trouvé de Prince charmant pour le réveiller...

Les avions du GR 3/33 *Périgord*
(01.12.44 - 08.05.45)

Morane 500

9	22.02.45		
13	01.12.44		
14	01.12.44		
15	01.45		
18	20.12.44	01.01.45	A
25	01.12.44		
26	02.45	17.04.45	A
43	29.12.44		
45	29.12.44	17.04.45	A
48	30.12.44		
49	29.12.44		
52	18.12.44		
60	02.45		
99	02.45		
101	02.45		
102	03.03.45	26.04.45	D
108	03.03.45		
109	14.03.45	03.05.45	A
110	14.03.45		
111	14.03.45		
112	03.03.45		
114	14.03.45		
115	17.03.45		
118	14.03.45		

NC.701

2	01.12.44	18.12.44	R

Caudron 445

54	01.12.44		
74	01.12.44	02.02.45	R

Nord 1000

8	01.12.44	14.02.45	R
53	02.03.45		
62	19.03.45		
63	19.03.45		

Bloch 174

20	12.12.44	15.01.45	R

Mauboussin 129

59	01.12.44

Messerschmitt Bf 110

3	01.45

Potez 631

122	24.03.45
134	24.03.45
185	10.03.45

(A : accidenté - D : disparu - R : envoyé en réparations)

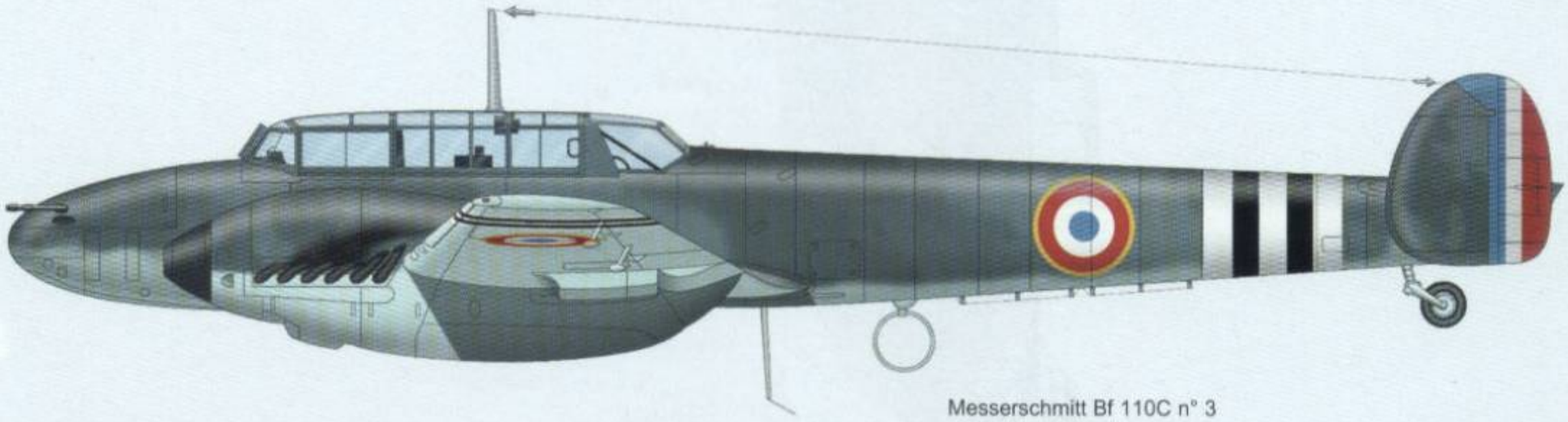
Le « Me 110 » du GR 3/33 *Périgord* à Cognac, en décembre 1944, entre un MS.500 du groupe et un D.520 du GC II/18. Bien que réservé aux « promenades touristiques », le Bf 110C a conservé son armement offensif.
(Collection J. Mutin, origine Genet)

Périgord

Potez 631 n° 122
GR 3/33 *Périgord*
Cognac, avril 1945.

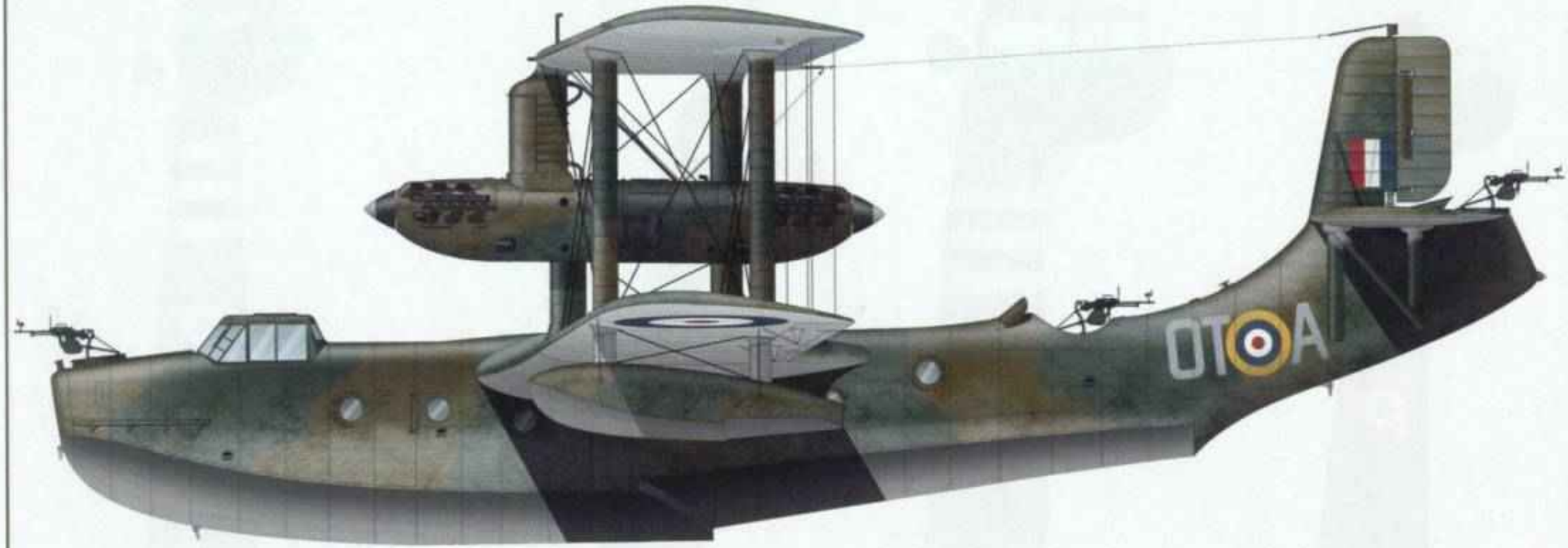
Bloch 174 n° 20
GR 3/33 *Périgord*
Cognac, décembre 1944.

Morane 500 n° 13
GR 3/33 *Périgord*
Cognac, avril 1945.

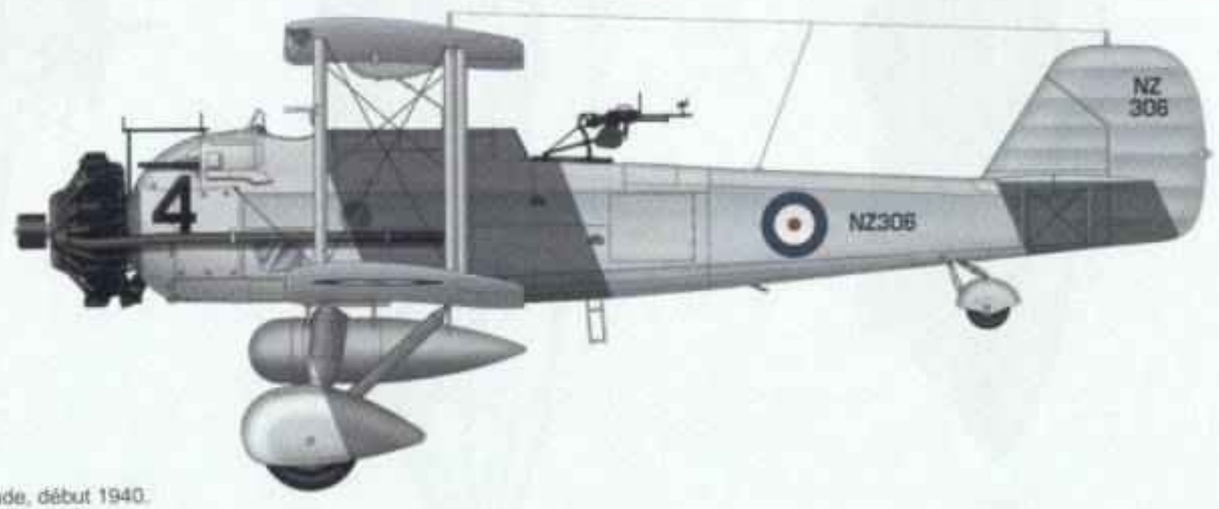


Messerschmitt Bf 110C n° 3
GR 3/33 *Périgord*
Cognac, janvier 1945.

© P-A. Tilley - 2001



Short Singapore Mk. I (K6912)
N° 5 RNZAF *Squadron*
Suva (Iles Fidji), 1942.



Vickers Vincent (NZ306)
N° 4 RNZAF *Squadron*
Whenuapai (Nouvelle-Zélande, début 1940.

© P.-A. Tilley - 2001

Les Singapore des mers du Sud

Andrew Thomas

De par ses formes, l'hydravion Short Singapore III représente bien les hydravions qui sont en service au sein de la RAF dans les années trente. Le Singapore sert à partir de Grande-Bretagne mais aussi depuis les lointaines possessions anglaises. Prenant son premier envol le 25 juin 1934, le prototype (K3592) est suivi d'une production limitée et seules 37 machines sont produites. L'appareil entre en service en avril 1935. Quand la guerre éclate, le Singapore est alors en cours de remplacement par des modèles plus modernes et le dernier escadron de la RAF à le mettre en service est le N° 205 *Squadron* basé à Singapour qui les utilisera jusqu'en avril 1941.

Quand les intentions des Japonais deviennent plus claires en Asie et dans le Pacifique, la Royal New-Zealand Air Force exprime ses craintes et réclame des avions de patrouille maritime pour assumer ses responsabilités dans le Pacifique sud. Comme la RAF est elle-même à court de matériel moderne, elle ne peut offrir aux Néo-Zélandais que quelques Singapore qui venaient d'être retirés du service du N° 205 *Squadron*. Bien que l'avion soit complètement démodé en 1941, l'offre est acceptée et quatre avions (K6912, K6916, K6917, K6918) sont pris en compte par la RNZAF (1).

Convoyage

Dès le début, les Singapore néo-zélandais sont destinés à opérer à partir des îles Fiji. Quatre pilotes se rendent à Sentar (Singapour) pour réaliser le vol de convoyage. Il s'agit des *Squadron-Leaders* E.M. Lewis et D.W. Baird accompagnés par les *Flight-Lieutenants* R.H.M. Hickson et *Flying-Officer* J.W. Winefield. Ils sont accompagnés par quatre autre membres de la RNZAF et à la mi-septembre 1941, ils forment officiellement le *Ferry Flight*. Sitôt arrivés à Setar, les Néo-Zélandais commencent leur entraînement et font leurs premiers vols de réception sur les deux premiers Singapore. Un deuxième contingent de personnel rejoint vite le premier et le 1er octobre 1941, le *Squadron-Leader* Baird prend le commandement de cette unité. L'entraînement continue sous la responsabilité du N° 205 *Squadron*, ancien utilisateur des machines. Le 14 octobre, quatre Singapore sont officiellement remis aux aviateurs néo-zélandais.

Deux jours plus tard, le vol retour vers les îles Fidji est entrepris par le *Flying-Officer* Winefield à bord du K6916. Il est suivi par le *Squadron-Leader* Lewis (K6917). Le voyage est long et nécessite plusieurs escales : Batavia et Surabaya (île de Java, Indes néerlandaises), Bima (Sumbawa), Koepang (Timor), Darwin (Australie) et Samarai (Nouvelle-Guinée), Gizo et Tulagi (îles Salomon), Vanikoa (île de Santa Cruz), Vila (Nouvelles-Hébrides), Lautoka (Fidji Occidentale) et finalement Suva, la capitale de l'archipel. Entretemps, les préparatifs de leur arrivée se sont faits bon train et le premier Singapore piloté par le *Flying-Officer* Winefield arrive le 14 novembre, suivi quatre jours plus tard par le K6917.

Création du N°5 *Squadron*

Le 18 novembre, le N° 5 *Squadron* est officiellement créé. Le commandement en est confié au *Squadron-Leader* Lewis. Trois pilotes supplémentaires constituent les autres capitaines d'équipages : les *Flight-Lieutenants* WJ Craig (RAF, officier de liaison) et Hickson et le *Flying-Officer* Winefield. À cela s'ajoutent un officier mécanicien de la RAF, le *Pilot-Officer* T.E.M. Hull, et 24 hommes. Les machines sont alors progressivement portées au standard opérationnel avec le montage de l'armement. Le K6916 reçoit l'immatriculation OT-B et le K6917 OT-C.

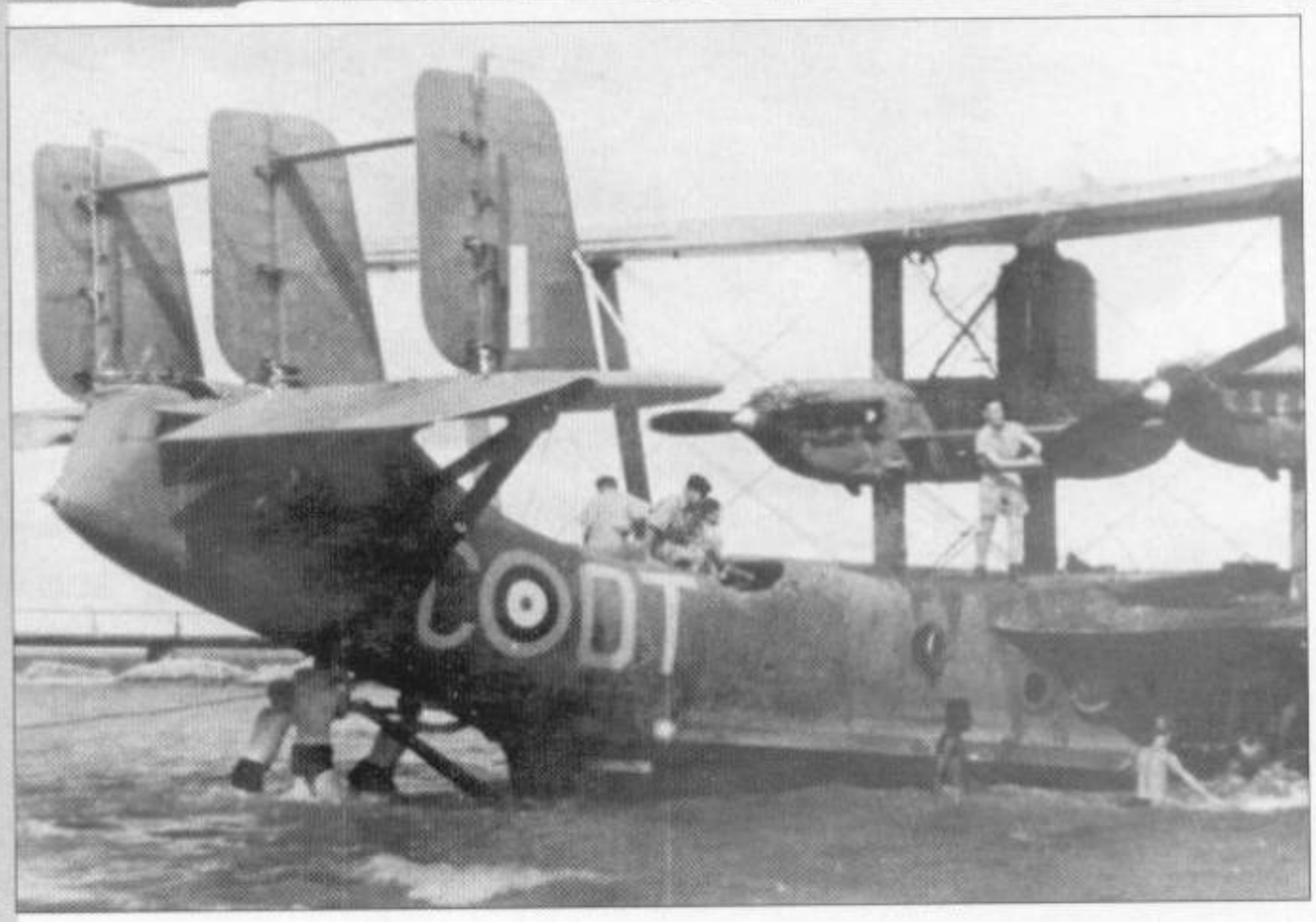
Comme les tensions en Asie du Sud-Est s'intensifient en cette fin 1941, le second contingent, sous la responsabilité du *Squadron-Leader* Bairdest est mis à la disposition du haut commandement d'Extrême-Orient et rattaché au N° 205 *Squadron*. Les Japonais débarquent en Malaisie le 7 décembre et au cours de cette journée, les équipages néo-zélandais mènent plusieurs patrouilles. Le 10 décembre, ils effectuent quelques vols de reconnaissance au profit de la force Z (HMS *Prince of Wales* et *Repulse*, voir Aéro-journal n° 17) mais doivent rebrousser chemin peu de temps avant que les navires soient attaqués par les Japonais. Les Singapore n'effectuent plus d'autres sorties, préparant leur voyage jusqu'aux Fidji, voyage qui commence le 13 décembre.

Entre-temps, les avions basés aux Fidji ont commencé leurs vols opérationnels le 15 décembre, quand le *Squadron-Leader* Lewis à bord du K6916/OT-B effectue un vol de patrouille en vue de d'examiner différents endroits pour installer des radars. Deux jours plus tard, un accident survient. Au cours d'un décollage à partir de Suva, le compensateur du gouvernail de profondeur du K6916 piloté par Lewis se grippe et l'oblige d'interrompre le décollage. Malheureusement, le Singapore ne peut s'arrêter à temps; il finit sa course sur un banc de sable et est sévèrement endommagé. Les dégâts sont jugés trop importants pour être réparés sur place et le K6916 est finalement radié des registres en juillet 1942.

Malgré cela, le N° 5 *Squadron* continue à se renforcer en personnel tout au moins. Près de 90 hommes rejoignent l'escadron le 19 décembre et le jour de Noël, les deux derniers Singapore arrivent. Le K6912 est immatriculé OT-A et le K6918 devient le OT-D. À la fin de 1941, le N° 5 a déjà presque son effectif opérationnel avec l'arrivée de 14 hommes supplémentaires le 26 décembre.

Un Singapore dans son hangar à Lauthala Bay (îles Fidji). (RNZAF, via Cliff Jenks)

Singapore



Le Singapore K6918 (OT-C) en train d'être mis à l'eau. Cet appareil est retiré du service en septembre 1942 pour servir de magasin de rechanges. (RNZAF, via Cliff Jenks)

Les opérations dans le Pacifique Sud.

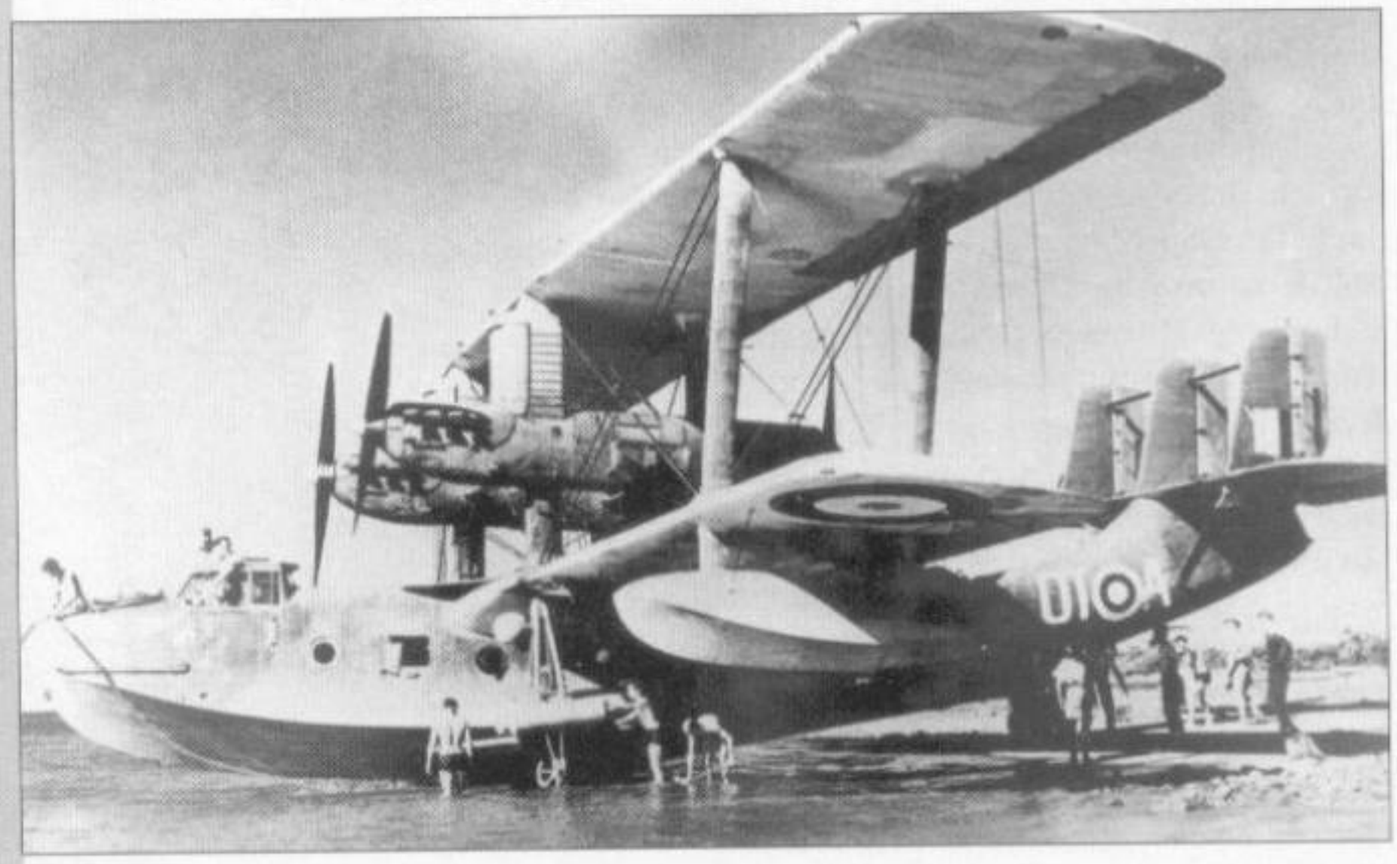
Les tâches qui incombent au N° 5 *Squadron* sont surtout des escortes de convois, des patrouilles antisousmarines et la recherche d'éventuels « raiders » japonais. Il leur est parfois demandé d'effectuer des vols de liaison entre les différents îles et atolls de la région.

Le premier vol opérationnel depuis les Fidji a lieu le 6 janvier 1942, lorsque le K6912/OT-A piloté par le *Flight-Lieutenant* MacGregor accomplit une patrouille antisousmarine. Ces patrouilles deviennent alors quotidiennes. Le 12 janvier, le nouvellement promu *Squadron-Leader* Craig prend le commandement de l'escadron. Le 30 janvier, des patrouilles de surveillance commencent en vue de couvrir les zones sensibles de la région, c'est-à-dire les approches des Fidji. Si les sorties ne n'apportent rien de tangible, en revanche les commandants du N° 5 *Squadron* se succèdent, R. H. F. Hickson prenant en charge l'unité le 14 février, remplacé le 5 avril par R. J. R. H. MacGill.

Le 24 juin 1942, le N° 5 *Squadron* se voit adjoindre un *Flight* de Vincent provenant du N° 4 *Squadron* qui se répartit en quatre avions à Nandi et cinq autres à Nausori. Les Vincent, en plus de leur rôle de coopération avec l'armée, reçoivent la mission de réaliser quelques patrouilles à partie des bases terrestres. L'état-major de l'escadron déménage aussi à Nausori.

Le 10 juillet, le *Flight-Lieutenant* MacGregor et son équipage décollent à bord du K6912/OT-A pour escorter le cargo SS *Thomas Jefferson* qui vient d'appareiller de Suva. Il ne se passe pas beaucoup de temps avant que l'équipage de MacGregor aperçoive un sous-marin navigant en surface. Il attaque et largue une bombe de 225 kg sur le sous-marin en train de plonger en urgence. Ce dernier est vu piquer verticalement vers les profondeurs de l'océan et est revendiqué comme endommagé. Un Vincent est envoyé en renfort sans résultat. La routine est entrecoupée par la recherche d'un Hudson du N° 4 *Squadron* (NZ2208) qui avait décollé des Fidji le 25 juin pour un vol sur Tonga. L'avion n'est malheuereusement pas retrouvé et tous les membres d'équipage et les passagers, dont le général O. H. Mead, commandant des forces combinées aux Fidji et Tonga et qui venait d'être relevé, sont portés disparus.

Le Singapore K6912 (OT-A) pénètre dans l'eau sur son chariot. (RNZAF, via Cliff Jenks)



À ce moment l'avance japonaise dans le Pacifique Sud menace directement les îles Fidji. De ce fait, les patrouilles s'intensifient. Pour renforcer les maigres forces présentes dans les îles, un escadron de Catalina de US Navy, le VP 11, vient s'y établir et prend ses quartiers à Suweni Bay situé entre Nandi et Lautokaon sur la partie occidentale de l'île de Viti Levu. L'activité se poursuit et seule l'arrivée en août du nouveau commandant, le *Flight-Lieutenant* I. R. Salmond, vient rompre quelque peu la routine.

Au fur et à mesure des missions, l'escadron connaît de plus en plus de problèmes de vieillissement du matériel et du manque des pièces détachées. Le 13 septembre, toute l'unité se déplace sur la base de Lauthala Bay nouvellement terminée, offrant ainsi un confort très apprécié. Cependant, les problèmes de maintenance deviennent très aigus et le K6917/OT-C est retiré du service pour servir de réserve de pièces détachées. Les deux Singapore continuent leurs patrouilles et la dernière est effectuée le 27 novembre 1942 par le *Flight-Lieutenant* MacGregor et son équipage (K6918/OT-D).

Au même moment, les Vincent sont regroupés à Nausori alors que le commandement du N° 5 *Squadron* passe au *Flight-Lieutenant* G. K. D. MacKenzie. Les cinq derniers Vincent (NZ307, NZ338, NZ348, NZ355 et NZ358) connaissent aussi des problèmes de maintenance. De ce fait, ils ne peuvent réaliser que sept sorties au cours du mois de décembre. Il est donc logique, en raison du faible rendement de l'unité de la dissoudre, ce qui est fait le 22 janvier 1943.

Contre toute attente, les deux Singapore survivants qui étaient restés abandonnés depuis le mois de novembre précédant reprennent du service. C'est à cause des délais de la mise en place de son remplaçant, le Catalina fourni au titre du Prêt-Bail à la Nouvelle-Zélande. À la fin février, les deux Singapore forment le *Singapore Flying Boat Flight* comme mesure provisoire sous le commandement du *Squadron-Leader* MacGregor. Les patrouilles reprennent aussitôt le 2 mars et se terminent le 16 avril 1943. Pendant ces six semaines, vingt-deux patrouilles sont menées à bien. Cependant, les problèmes mécaniques obligent une nouvelle fois le retrait des Singapore. Comme tous les efforts de les envoyer à la ferraille échouent, ils sont finalement coulés. Les Catalina n'arriveront qu'à la fin du mois de mai. L'ironie de l'histoire veut qu'une semaine après leur envoi par le fond, un bateau rempli de pièces détachées pour les Singapore quitte la Grande-Bretagne !

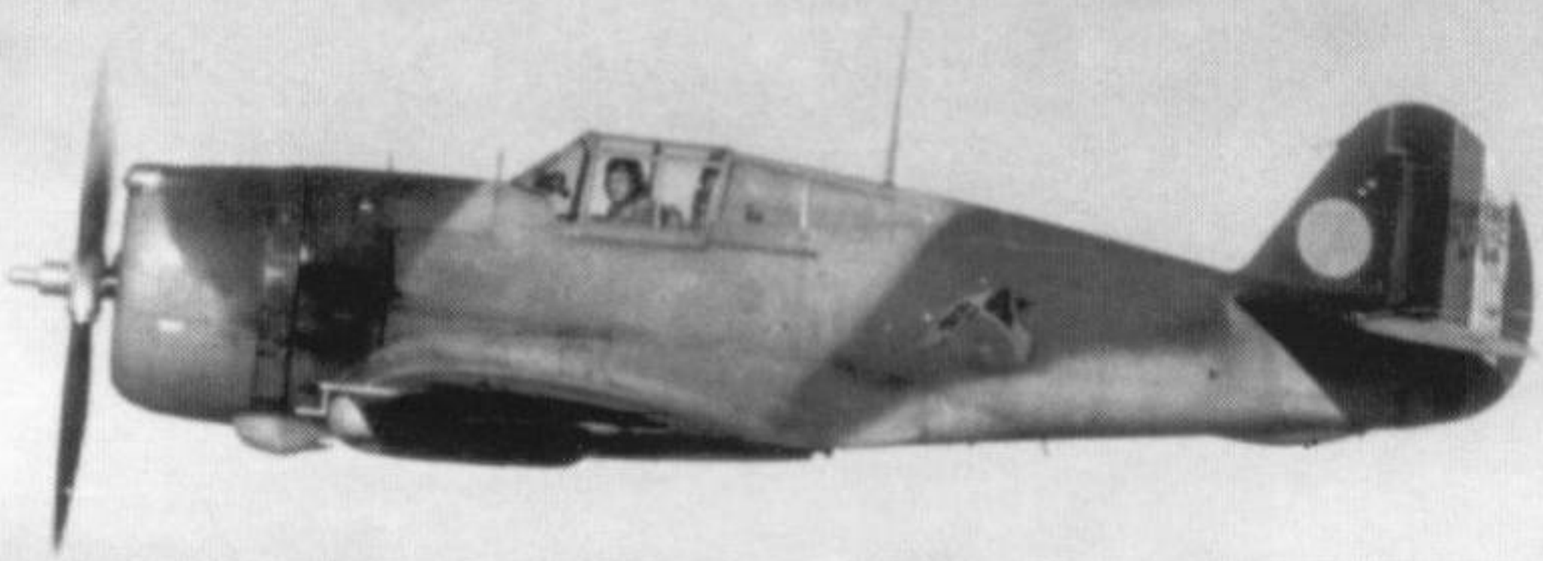
Notes

1 – Entre juillet 1934 à juin 1937, se sont 37 Short Singapore qui sortent des chaînes de montage comme suit : K3592-3595 (4), K4577-4585 (9), K6907-6922 (16), K8565-8568 (4), K8856-8859 (4).

2 – Entre juillet 1934 à juin 1936, la production du Vickers Vincent s'élève à 197 appareils, comme suit : K4105-4155 (51), K4615-4619 (5), K4656-4750 (95), K4883-4885 (3), K6326-6368 (43). Sur ce total, 62 machines sont cédées à la RNZAF en 1939 (NZ300 à NZ361).

La chasse française 1939 - 1945 (18)

Le GC I/5 *(1ère partie : 09.39 - 06.40)*



Le GC I/5 compte parmi les unités de chasse mythiques. Premier groupe au palmarès de 39-40, il a aussi donné à l'armée de l'Air ses principaux as de la campagne.

Le groupe est mobilisé avec ses Curtiss sur le terrain de Suippes, où il passe la totalité de la « Drôle de Guerre ». Quelque peu excentré, au sud-est de Reims, il occupe une position moins stratégique que celle des groupes-frères, I/4, II/4 et II/5. De ce fait, seules huit victoires confirmées couronnent ses efforts pendant cette période.

Le 30 septembre, lors d'une escorte de deux Potez 637, en compagnie d'une patrouille du GC II/5, un violent combat oppose les Curtiss aux Bf 109E du II./JG 53. L'adjudant-chef Genty en revendique deux (et la patrouille du II/5 trois autres). Malheureusement, le sous-lieutenant Le Restif et le sergent Lepreux sont tués et le lieutenant Boitelet doit se poser d'urgence à Toul.

Malgré divers accrochages pendant l'hiver, le I/5 doit attendre le 11 janvier 1940 pour renouer avec le succès, lorsque le lieutenant Marin La Meslée et le sous-lieutenant Rey partagent un Do 17P. Pendant ce temps, le capitaine Accart et le sergent-chef Muselli s'en prennent à un second qu'ils doivent laisser filer au-dessus de la Belgique. Le Do 17 ne leur est crédité que comme probable, mais la 3.(F)/11 perd un appareil après une mission sur le Sud de la France et il se pourrait bien qu'il s'agisse du même.

Le 7 avril est une journée particulièrement chargée pour l'aviation de chasse française. Le I./ZG 2, commandé par le *Hauptmann* Hannes Gentzen, se heurte à trois H-75 du I/5 et six Morane du III/6 au-dessus de Longuyon. Le lieutenant Dorance et le sous-lieutenant Warmier revendiquent chacun une victoire et, en effet, le I./ZG 2 perd deux Bf 110 (le *Leutnant* Johannes Kiel, futur grand as de la chasse de nuit allemande, est fait prisonnier). L'adjudant-chef Salmand est tué; sa mort est imputée à une défaillance de son inhalateur, mais Hannes Gentzen revendique une victoire.

Trois autres Dornier tombent sous les balles des Curtiss du I/5 dans le courant du mois d'avril.

Dès le petit matin du 10 mai, le I/5 entre dans la grande bagarre : un Bf 110 et un Do 17 sont abattus dans la région de Rethel. Le sous-lieutenant Goupy est grièvement blessé.

Vers 17 heures, 21 Do 17 bombardent le terrain de Suippes (mais aussi le village, faisant 50 tués). Les Curtiss les engagent à la verticale du terrain. Huit victoires sont homologuées aux Français, dont trois à la seule patrouille Accart-Perina. La batterie de 25 du terrain revendique aussi une victoire. Le sergent Preux est abattu en flammes et s'en sort avec quelques brûlures superficielles. Le II./KG 2 perd cinq Do 17Z dans le secteur de Suippes.

Si le 11 mai quatre nouvelles victoires sont homologuées au I/5, la journée du 12 va marquer un véritable record pour le groupe, qui ne revendique pas moins de 16 victoires confirmées et 8 probables.

En fait, la majorité des victimes est constituée par des Ju 87 du I./St.G.76 du *Hauptmann* Helmuth Bode. Comme cette unité n'admet la perte que de cinq machines et que le I/5 déclare en avoir abattu onze, il est vraisemblable, même en admettant une certaine surestimation de la part des Français, qu'au moins une autre unité de *Stuka* s'est trouvée mêlée à la bagarre (II./St.G.2 ?). Le tout, sans perte côté français (seul, le capitaine Accart a été légèrement blessé au visage).

Dans la soirée, le I/5 reçoit le renfort de trois pilotes tchèques, les lieutenants Vasatko, Vrana et Vybiral.

Le 14 mai, vers 11 heures, deux patrouilles triples menées par le commandant Murtin, affrontent des Bf 109. Au cours de la dernière attaque, le Curtiss du lieutenant Hamsik est touché et s'écrase au sol près de Sedan. Dans la soirée, le I/5 gagne St Dizier.

Les jours qui suivent se caractérisent par une intense activité, mais peu de contacts avec la Luftwaffe. Le 17 mai, lors du seul engagement de la journée, deux Bf 109 sont abattus près de Stonne (I./JG 76).

La journée du 18 mai est plus agitée, notamment en raison de la rencontre de neuf Curtiss avec vingt et un He 111. Six bombardiers sont revendiqués, mais sept

L'adjudant Pierre Genty à bord de son Curtiss n° 14, avec lequel il remporte les deux premières victoires du groupe le 30 septembre 1939. (Photo P. Genty)

Chasse française

Le GC I/5

MATÉRIEL

Curtiss H-75A		- 01.43
P-40	12.42	- 06.43
P-39N	06.43	- 05.44
P-39Q	05.44	- 11.44
P-47D	11.44	

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Murtin		17.10.41
Cne Engler	18.10.41	- 23.12.42
Cne Monraisse	24.12.42	- 08.01.44
Cne Marin La Meslée	09.01.44	- 03.02.45
Cne Becq de Fouquière	04.02.45	-

Commandant 1ère escadrille

Cne Accart		- 01.06.40
Lt Marin La Meslée	02.06.40	- 08.08.43
Lt Goupy	09.08.43	- 31.12.44
Lt Giraud	01.01.45	

Commandant 2ème escadrille

Cne Moingeon		- 07.04.40
Lt Dorance	08.04.40	- 20.08.40
Lt Vinçotte	21.08.40	- 09.03.43
Cne Dugas de La Boissonny		
	10.04.43	- 30.11.43
Lt Rouquette	01.12.43	- 09.44
Cne Petit	09.44	- 02.45
Cne Embry	02.45	

Commandant 3ème escadrille

Cne Vinçotte	01.04.43	- 14.07.43

VICTOIRES

Drôle de Guerre	:	8
Mai-juin 1940	:	75 5/6ème
Période de l'armistice	:	2
Forces Aériennes Françaises	:	4

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus 11

(S/Lt Le Restif, Sgt Lepreux, 30.09.39 - Lt Hamsik, 14.05.40 - S/C Morel, 18.05.40 - Cne Malaval, 21.05.40 - S/Lt Scotte, 03.06.40 - Lt Le Blanc, Lt Le Calvez, 09.11.42 - S/C Roy, 21.01.44, S/Lt Raffeneau, 06.05.44, Cdt Marin La Meslée, 04.02.45)

Prisonnier 1

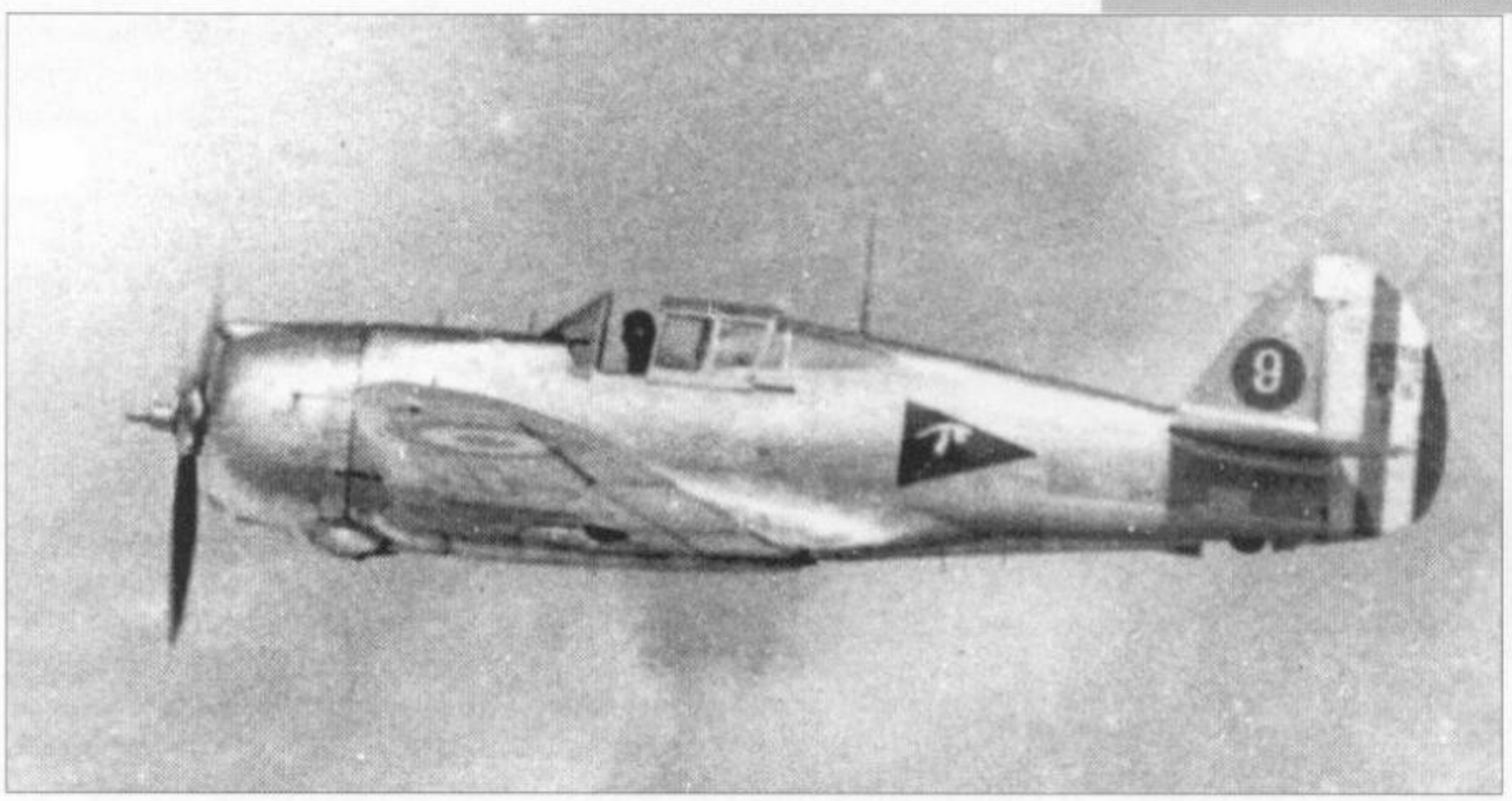
(Sgt Preux, 21.05.40)

TERRAINS

27.08.39	Suippes
14.05.40	St Dizier
11.06.40	St Parres-les-Vaudes
12.06.40	Avallon
13.06.30	Bourges-Le Bubdray
17.06.40	Carcassonne
20.06.40	Alger-Maison Blanche
22.06.40	St Denis-du-Sig
09.07.40	Oran-La Sénia
14.07.40	Meknès
23.07.40	Fèz
17.08.40	Rabat
09.11.42	Dar el-Toubil
12.11.42	Rabat
01.08.43	Médiouna
03.09.43	Tafaraoui
07.01.44	Oran-La Sénia
30.09.44	Salon-de-Provence
11.10.44	Le Vallon
04.12.44	Ambérieu-en-Bugey
29.12.44	Dôle
25.03.45	Luxeuil-les-Bains
13.04.45	Bordeaux-Mérignac
20.04.45	Luxeuil

VICTOIRES

30.09.39	A/C Genty	Bf 109	Silwingen
		Bf 109	Bethingen
11.01.40	Lt Marin La M	Do 17	Haucourt-la-Rigole
	S/Lt Rey		
07.04.40	Lt Dorance	Bf 110	Stonne
	S/Lt Warnier	Bf 110	Beaumont-en-Arg.
11.04.40	S/Lt Boitelet	Do 17	Wez
	S/C Tallent		
	GC III/6		
	GC III/7		
21.04.40	S/Lt Warnier	Do 17	Florenville
	S/C Tallent		
22.04.40	A/C Bouvard	Do 17	Léglise
	Lt Rouquette		
	S/C Morel		
10.05.40	S/C Morel	Bf 110	Le Tanne
	Cne Accart	Do 17	Miraucourt
	Lt Perina		
	GC I/4		
	S/Lt Vuillemain	Do 17	Suippes
	Cne Accart	Do 17	Dun s/- Meuse
	Lt Perina		
	Cne Accart	Do 17	Dun s/-Meuse
	Lt Perina		
	Cne Accart	Do 17	Suippes
	Lt Perina		
	A/C Bouvard	Do 17	Rethel
	S/Lt Rey		
	S/Lt Goupy		
	S/Lt Lefol	Do 17	Mourmelon
	S/Lt Warnier	Do 17	Ville s/- Tourbe
	S/Lt Warnier	Do 17	Fontaine-en-Dormois
	S/Lt Scotte		
11.05.40	S/Lt Parnière	Do 215	Bulson
	S/C Tallent		
	S/C Girou		
	S/Lt Lefol	Do 17	Chémery s/- Bar
	Cne Accart	He 111	Souilly-Semmes
	S/Lt Perina		
	S/C Morel		
	Cne Accart	He 111	St Mihel
	S/C Vuillemain		
	S/C Morel		
12.05.40	Lt Dorance	Bf 110	Stenay
	S/C Bressieux	Bf 110	Montmédy
	S/Lt Boitelet	Bf 110	Montmédy
	S/C Tallent		
	S/Lt Boitelet	He 111	Forêt Merlevaux
	S/C Tallent		
	S/C Delparte		
	S/C Girou	Bf 110	Mézières
	Lt Marin La M	Ju 87	Bouillon
	S/Lt Rey	Ju 87	Forêt Ardennes
	S/C Penzini	Ju 87	Bouillon
	S/C Morel	Ju 87	Bouillon
	S/Lt Perina	Ju 87	Bouillon
	Lt Marin La M	Ju 87	Pouru-St Rémy
	Lt Marin La M	Ju 87	Ste Cécile
	S/Lt Rey		
	S/C Penzini		
	S/Lt Rey	Ju 87	Messincourt
	S/C Penzini	Ju 87	Pouru-St Rémy
	S/C Morel	Ju 87	Ste Cécile
	S/Lt Perina	Ju 87	Pouru-St Rémy
13.05.40	Lt Dorance	He 111	Verdun
	S/Lt Parnière		
	Lt Vybiral		
	Lt Dorance	He 111	Buzy
	S/Lt Parnière		
	Lt Marin La M	Bf 109	Stonne
15.05.40	Lt Dorance	Hs 126	Vendresse
	Lt Vybiral		
	S/Lt Parnière		
	S/Lt Lefol		
	Lt Marin La Meslée		
	S/Lt Rey		
	S/C Vuillemain		
16.05.40	Lt Dorance	Hs 126	Chémery
	Lt Vybiral		
	S/Lt Warnier		
	S/C Bressieux		
	S/C Tallent		
	Lt Dorance	Do 215	Rethel
	Cne Malaval		
	Lt Vybiral		
	S/Lt Warnier		
	S/C Bressieux		
	S/C Tallent		
	Lt Marin La Meslée		
	Lt Rouquette		
	S/C Penzini		
17.05.40	Lt Dorance	Bf 109	Stonne
	S/Lt Parnière		
	S/Lt Lefol		
	Cdt Nast		
	S/C Tallent		
	S/C Morel		
	Cne Vasatko		
	Lt Dorance	Bf 109	Raucourt
	S/Lt Parnière		
	S/Lt Lefol		
	Cdt Nast		
	S/C Tallent		
	S/C Morel		
	Cne Vasatko		
18.05.40	Lt Marin La M	He 111	Rethel
	S/Lt Rey		
	S/C Vuillemain		
	Lt Marin La M	He 111	Arcis-Ste Restitute
	S/Lt Rey		
	Lt Rouquette		
	S/C Morel		
	S/C Muselli		
	Cne Accart	He 111	Fismes
	Cne Vasatko		
	Lt Marin La M	He 111	Laon/Soissons
	Cne Vasatko		
	S/C Muselli		
	S/C Morel		
	S/C Vuillemain		
	Cne Accart	He 111	Soissons
	Cne Vasatko		
	S/Lt Rey		
	Lt Perina		
	Cne Accart	He 111	Braine
	S/C Muselli		
19.05.40	Lt Marin La M	He 111	Hesse
	Lt Perina		
	S/C Vuillemain	He 111	Attigny
	Lt Dorance	Bf 110	Beaumont-en-Arg.
	S/C Girou		
23.05.40	Lt Dorance	Hs 126	Stonne
	S/Lt Lefol		
	S/C Bressieux		
24.05.40	Lt Marin La M	Hs 126	St Loup-Terrier
25.05.40	Lt Marin La M	Hs 126	Boult-aux-Bois
	S/C Muselli		
	Lt Vrana		
	Cne Vasatko		
26.05.40	Cne Accart	He 111	Tannay
	S/Lt Le Calvez		
	Lt Perina		
	S/C Muselli		
	Lt Marin La Meslée		
	Lt Vrana		
	S/C Penzini		
	Lt Rouquette		
	S/C Vuillemain		
	Cne Accart	He 111	Châtillon s/- Bar
	S/C Vuillemain		
	Lt Rouquette		
	S/C Penzini		
	Cne Vasatko	He 111	Vouziers
01.06.40	Lt Dorance	Do 17	Bar s/- Seine
	Lt Vybiral		
	S/C Bressieux		
	S/C Penzini	Hs 126	Neuville/Verdun
	Cne Accart	He 111	Vesoul
	S/Lt Le Calvez		
	Lt Perina		
03.06.40	Lt Marin La M	Hs 126	Sommauthe
	Cne Vasatko		
	S/C Vuillemain		
	S/C Muselli		
	Cdt Murtin	Bf 110	Juniville
	S/Lt Parnière	Bf 110	Épernay
	S/Lt Parnière	Bf 109	Épernay
	S/C Bressieux	Bf 109	Épernay
05.06.40	Lt Dorance	He 111	Langres
	Lt Vybiral	He 111	Langres
	S/Lt Boitelet		
	S/C Bressieux		
	S/Lt Warnier	He 111	Langres
	S/Lt Lefol		
	S/C Girou		

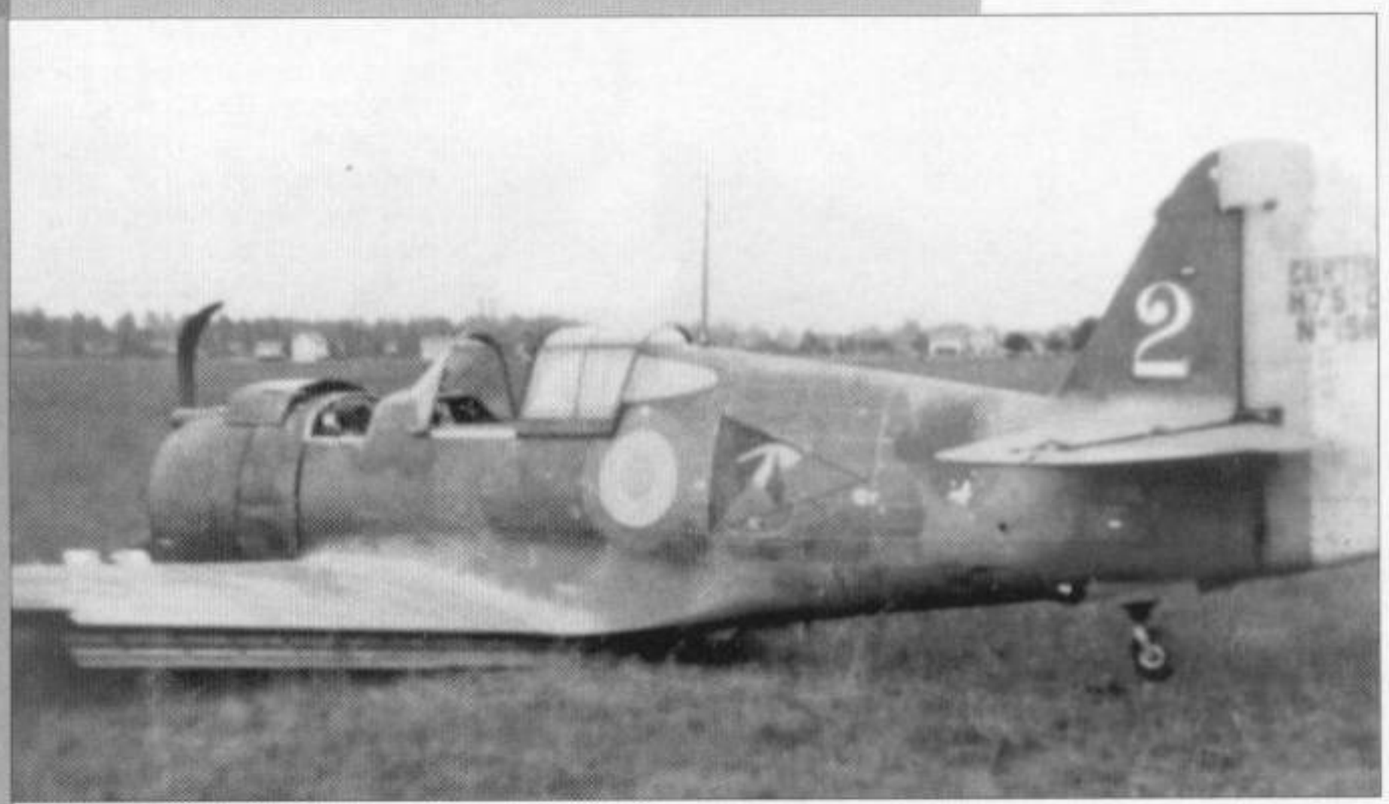


Le Curtiss H-75A-1 n° 15 peu après sa prise en compte par la 1ère escadrille du GC I/5, en avril 1939.
Il est assez étonnant de constater que les premiers Curtiss ont volé sans camouflage, bien qu'étant arrivés bien après la crise de Münich.
C'est à bord de cet appareil que le sous-lieutenant Le Restif sera abattu et tué le 30 septembre 1939.
(Collection J. Mutin)

	S/Lt Warnier	He 111	Langres
	S/Lt Lefol		
	S/C Girou		
07.06.40	Lt Dorance	Hs 126	Grandpré
	S/Lt Lefol		
	S/C Girou		
08.06.40	Cne Vasatko	Ju 87	Boos
	Lt Rouquette	Ju 87	Pont-de-l'Arche
10.06.40	Lt Marin La M	Ju 88	Châtillon s/- Bar
	Cne Vasatko		
	S/C Penzini		
	Lt Le Calvez		
	Lt Rouquette		
	S/Lt Lefol	Bf 110	Vouziers
	Lt Vybiral	Bf 110	Vouziers
	S/C Tallent	Bf 110	Vouziers
	Cne Vasatko	He 111	Buzancy
12.06.40	Cne Vasatko	Hs 126	Révigny
	S/C Penzini		
	Lt Rouquette		
15.06.40	S/Lt Boitelet	Hs 126	Les Riceys
	S/C Tallent		
	C/C Kothera		
	S/Lt Brian		
16.06.40	S/Lt Lefol	Hs 126	Clamecy
	S/C Bressieux		
	S/C Girou		
28.08.42	Lt Le Calvez	Wellington	Port Lyautey
	Lt Rouquette		
	A/C Monchanin		
	Adj Vuillemain		
09.11.42	Adj Bressieux	Martlet	Fédala
13.09.43	Asp Vuillemain	Ju 88	Oran
	Lt Giraud		
18.03.44	Lt Rouquette	Ju 88	Cap Noé
	Lt Rabusson		
	Cne Lacombe		
10.04.44	Lt Giraud	Ju 88	Oran
	S/C Leytier		
11.04.44	A/C Tesseraud	Ju 88	Oran
	S/Lt Raffeneau		

Curtiss ont été détruits ou fortement endommagés. En outre, le sous-lieutenant Rey a été légèrement blessé et le sergent-chef Morel mortellement blessé.
Le 21 mai, alors qu'il poursuit un Hs 126 à basse altitude, le capitaine Malaval est surpris par plusieurs 109 et percute le sol près de Stenay. Lors d'un transfert, le sergent Preux est contraint de se poser dans les lignes ennemies où il est fait prisonnier.
L'activité se ralentit dans les jours qui suivent, le I/5 se trouvant désormais excentré par rapport au point de focalisation de la bataille terrestre. Les missions se résument essentiellement à des reconnaissances à vue et à quelques engagements contre des Henschel 126, dont trois sont abattus entre le 23 et le 25 mai.
Le 1er juin, les affaires reprennent : 48 sorties dans la journée, ponctuées de trois victoires confirmées. Malheureusement, lors du dernier engagement, le capitaine Accart est grièvement blessé en attaquant un groupe de He 111 et doit sauter en parachute dans la région de Pontarlier. Pour lui, la campagne est finie. Le sous-lieutenant Le Calvez, également touché et en panne d'essence, capote près de Gray; il est indemne.
Le 3 juin, en début d'après-midi, la totalité des Curtiss disponibles décollent pour intercepter les bombardiers allemands qui rentrent après avoir bombardé Paris. Entre 100 et 150 bombardiers, escortés par 50 à 70 Bf 109 et Bf 110 sont attaquéss entre Épernay et Reims.
Le lieutenant Marin La Meslée « poivre » sévèrement un Do 17 retardataire, qu'il doit abandonner à la hauteur de Challerange en raison de la présence de Bf 109 menaçants. Le sous-lieutenant Le Calvez s'en prend à un Do 215 (*sic*), mais doit aussi le laisser filer sous le menace qu'il se trouve de deux Bf 109.
Le sous-lieutenant Parnière endommage un Do 17,

Moments de détente à Cannes, au printemps 1940.
On reconnait, à l'extrême droite, le commandant Murtin, à sa droite, le capitaine Accart et, tout en blanc, le lieutenant Marin La Meslée.
(Collection J. Mutin)



Le Curtiss H-75A n° 158 du lieutenant Marin La Meslée, crashé sur le terrain de St Dizier le 18 mai 1940, après une rencontre avec des « bouts carrés ». (Collection J. Mutin)

mais il est tiré par un Bf 110. Il retourne la situation et envoie le bimoteur percuter le sol entre Épernay et Dormans. Pendant ce temps, le sergent Tallent est touché par un Bf 109 et doit abandonner la partie. Regroupant son dernier équipier (sergent-chef Bressieux), Parnière attaque un groupe de Bf 109 dont il incendie l'ailier droit. Le 109 explose au sol entre Épernay et Dormans. Parnière se retrouve sous le feu d'un Bf 109, mais Bressieux dégage son chef de patrouille et descend le chasseur allemand qui s'écrase près de Dormans.

Le commandant Murtin abat un Bf 110 qui pique à la verticale plein moteur et percute le sol près de Reims-Juniville.

Malheureusement, ces victoires sont chèrement payées. Le sous-lieutenant Scotte a été abattu et tué, près de Dormans. Parnière, grièvement blessé, se pose sur le ventre près d'Épernay. Le sous-lieutenant Perina, touché au bras, a dû se poser à La Ferté-Gaucher.

Le 5 juin, le I/5 fait décoller de nombreuses patrouilles, mais seule l'une d'entre elles réussit à accrocher l'ennemi.

Le 6 juin, le groupe est temporairement intégré à la nouvelle ZOAC (zone d'opérations aériennes Centre) et le 8, il détache plusieurs appareils en renfort du GC I/4 à Evreux. Le capitaine Vatsako et le lieutenant Rouquette, qui font partie de ce détachement, revendiquent chacun un Ju 87 dans la région de Rouen.

Le 10 juin, tous les avions disponibles décollent à 4h40 et se heurtent à 12 Ju 88 protégés par 14 Bf 110 au-dessus de Vouziers. Pas une balle allemande n'atteint un Curtiss, mais la Luftwaffe laisse un Ju 88 (II./KG 51) et trois Bf 110 (II./ZG 76) dans la bagarre.

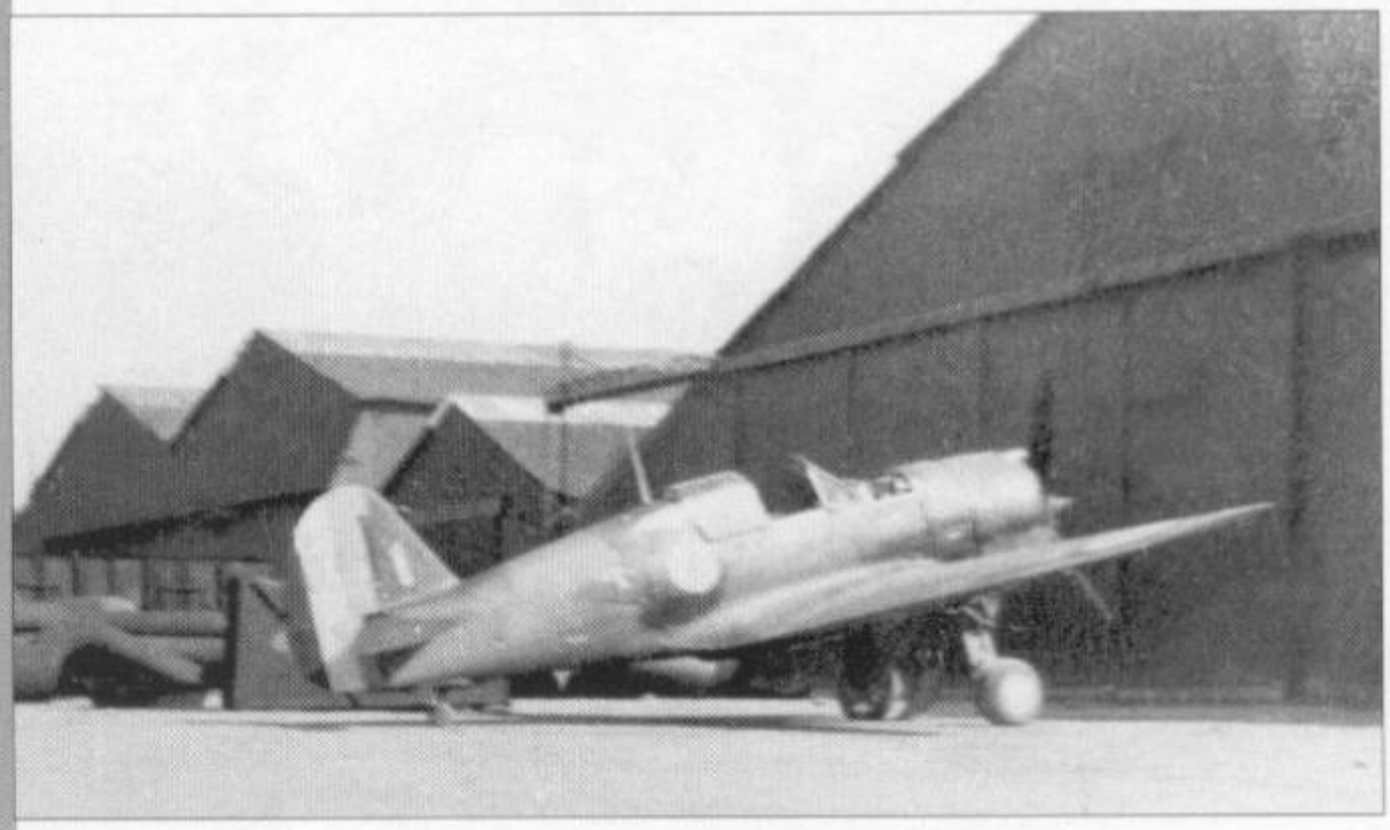
Le 11 juin, le I/5 s'installe momentanément à St Parres-les Vaudes, une petite localité entre Troyes et Bar s/-Seine. Le 13 au matin, il se pose à Avallon où rien ne l'attend, ni compagnie de l'Air, ni carburant, ni liaisons avec l'état-major. Prévoyant, le commandant Murtin a eu la bonne idée de « réquisitionner » deux citernes d'essence en partant de St Dizier, ce qui permet d'éviter aux avions du groupe d'être capturés au sol.

Le 15, en fin de soirée, le I/5 se pose à Bourges. Le groupe perçoit auprès de la SNCAN de Bourges trois Curtiss H-751. La confusion la plus totale règne et le 16 juin, commandant Murtin reçoit deux ordres contradictoires concernant sa nouvelle destination : Moissac et Chambaran. Murtin opte pour la seconde solution. À peine arrivé (il a mis six heures pour franchir la Loire à La Charité), l'échelon roulant repart... Les Curtiss se posent dans la soirée à Chambaran pour apprendre qu'ils sont attendus à Carcassonne.

L'exode conduit le groupe jusqu'en Afrique du Nord et l'armistice l'immobilise à St Denis-du-Sig.

[à suivre]

Le Curtiss H-75A n° 151 du capitaine Accart peu avant le 10 mai 1940. (Collection J. Mutin)



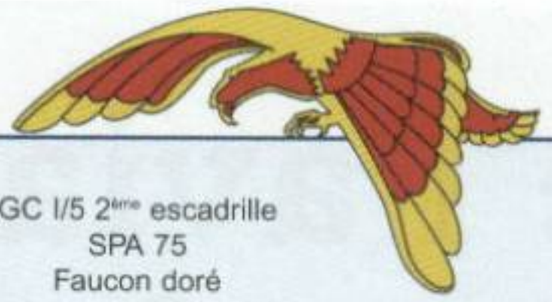
Liste des Curtiss H-75A du GC I/5 mis hors de combat (sept. 39 - juin 40)

7	18.05.40	CA	Sgt Muselli
9	30.09.39	AC	Sgt Preux
15	30.09.39	CA	S/Lt Le Restif
18	03.06.40	?	Retour usine
20	13.06.40	AB	St Parres-les-Vaudes
23	?	AB	Toul
25	02.01.40	AC	C/C Vazek
26	10.05.40	CA	Sgt Preux
31	21.05.40	AC	Sgt Preux
33	13.05.40	CA	Lt Vrana
34	30.09.39	CA	Sgt Lepreux
38	21.05.40	CA	Cne Malaval
39	25.10.39	AC	Cdt Murtin
44	13.05.40	AC	Sgt Muselli
49	03.06.40	CA	S/Lt Scotte
50	12.06.40	AB	St Dizier
55	13.06.40	AB	St Parres-les-Vaudes
57	15.06.40	AC	Sgt Moravek
59	12.05.40	AC	S/C Morel
85	03.06.40	CA	S/Lt Parnière
92	14.05.40	CA	Lt Hamsik
125	08.06.40	CA	S/Lt Rouquette
148	08.06.40	AC	S/Lt Warnier
151	01.06.40	CA	Cne Accart
157	24.04.40	AC	A/C Emprin
158	18.05.40	CA	S/Lt Marin La Meslée
159	10.05.40	CA	S/C Morel
161	07.04.40	AC	S/C Salmond
165	12.06.40	AB	St Dizier
199	18.05.40	CA	S/C Morel
200	14.04.40	CA	S/Lt Warnier
206	18.05.40	CA	S/Lt Rey
252	08.06.40	AC	S/C Lefol
254	03.06.40	CA	Lt Perina

Certains de ces avions ont pu être récupérés, réparés et remis en service.

AB : avion abandonné – AC : avion accidenté – CA : avion détruit en combat aérien.

GC I/5 1ère escadrille
SPA 67
Cigogne

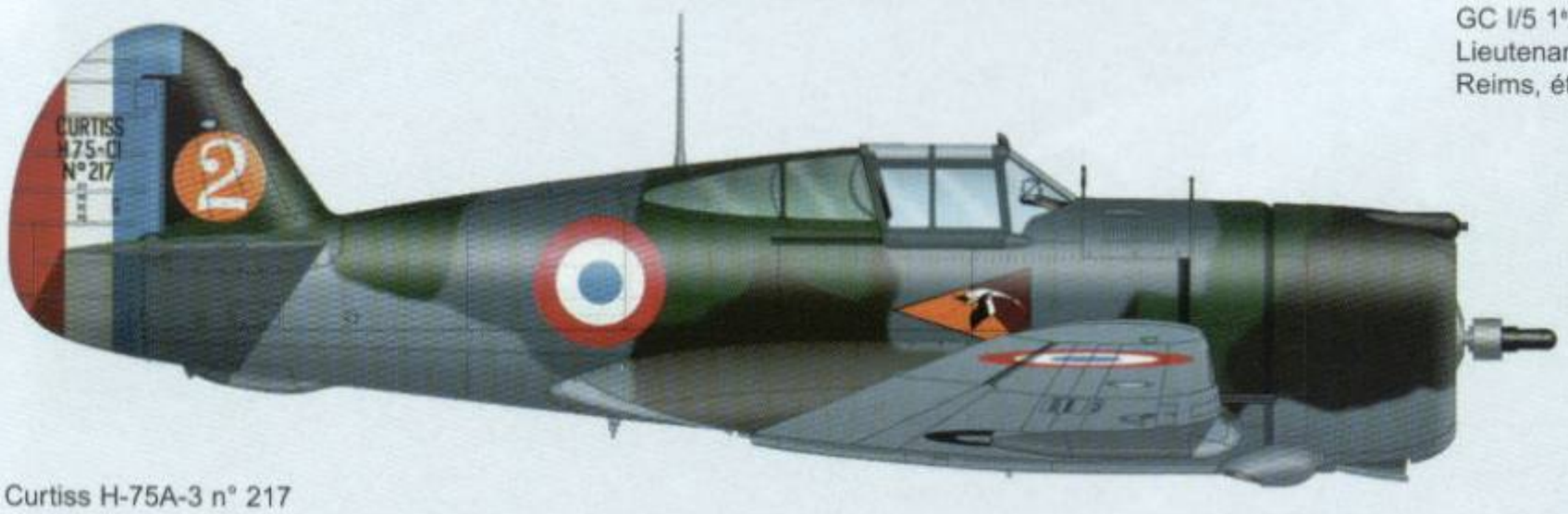


GC I/5 2ème escadrille
SPA 75
Faucon doré

Curtiss H-75A-1 n° 47 (X-846)
État-major du GC I/5
Commandant Murtin
Suippes, hiver 1939.

Curtiss H-75A-2 n° 151 (U-051)
GC I/5 1ère escadrille
Capitaine Jean-Mary Accart
Suippes, hiver 1939.

Curtiss H-75A-1 n° 7 (X-806)
GC I/5 1ère escadrille
Lieutenant Edmond Marin La Meslée
Reims, été 1939.



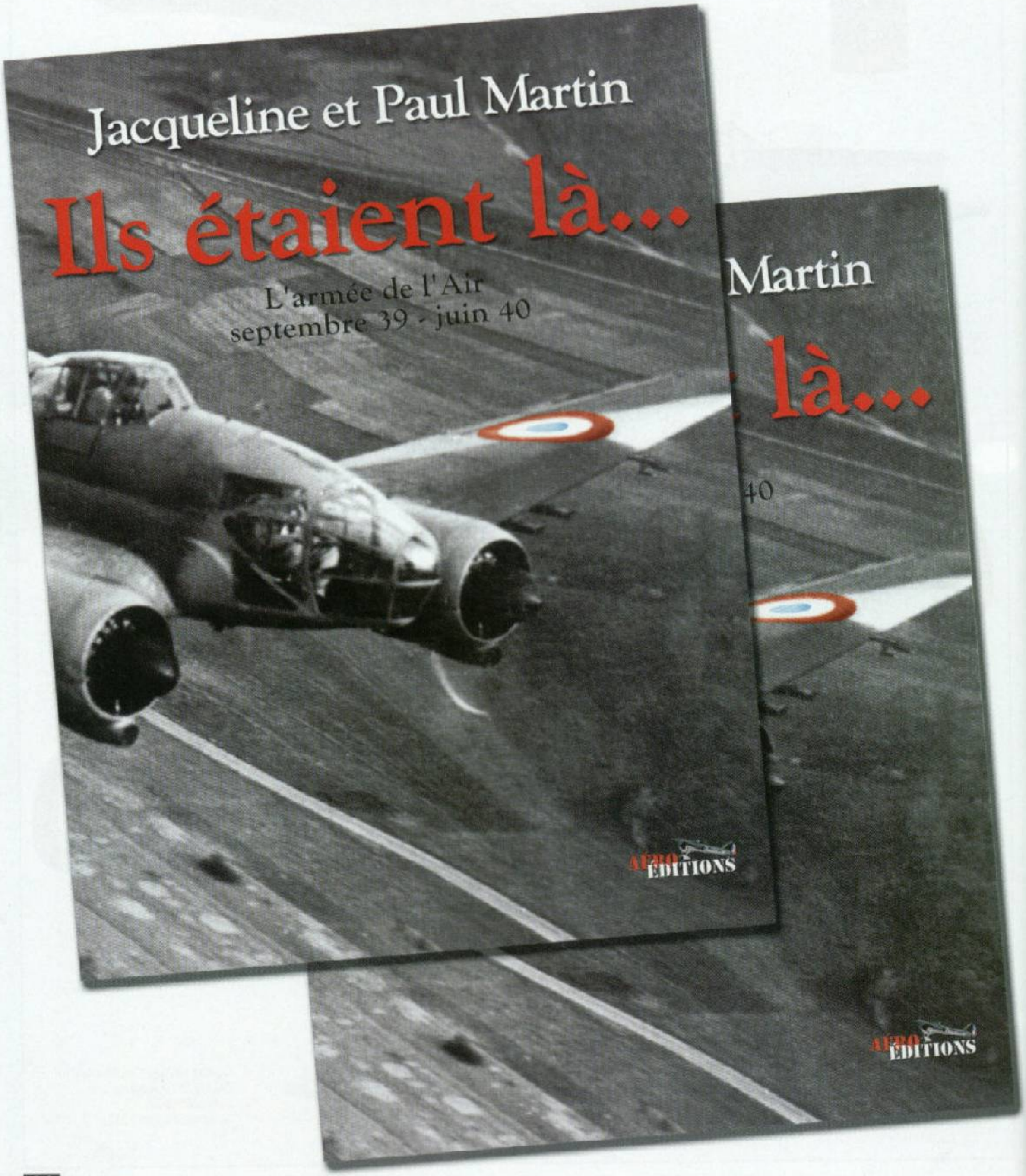
Curtiss H-75A-3 n° 217
GC I/5 1ère escadrille
Lieutenant Edmond Marin La Meslée
St Denis-du-Sig (Algérie), 25 juin 1940.

Curtiss H-75A-3 n° 204
GC I/5 1ère escadrille
Sous-lieutenant Jean Rey
Suippes, 18 mai 1940.

Curtiss H-75A-1 n° 26 (X-825)
GC I/5 2ème escadrille
Sergent Preux
Suippes, 10 mai 1940.

© P-A. Tilley - 2001

Le sacrifice de l'aviation française 1939 - 1940.



Ils étaient là...

Cette édition nouvelle bénéficie :
– d'une mise en page aérée et dynamique,
– d'une impression de haute qualité sur papier glacé grand format,
– d'un texte entièrement revu et corrigé, débarrassé de tout commentaire superflu,
– des récits et témoignages nouveaux et captivants,
– d'abondantes illustrations (350 photos) dont beaucoup sont inédites,
– d'annexes détaillées sur les pertes, les victoires, les pilotes étrangers ayant combattu en France,
– d'une liste complète des unités engagées, avec nom des commandants, bases successives et insignes,
– d'un index comportant 1 832 noms.

Conditions de vente : voir page 70.

REÇU 5 SUR 5

Retour sur une mission historique

Jean-Claude Mermet, auteur de l'article sur l'Arado 234 publié dans le n° 16, était entré en contact avec Erich Sommer, qui réside maintenant en Australie. Malheureusement, la réponse a beaucoup tardé. Nous vous en livrons les principaux passages.

Excusez-moi de vous avoir fait attendre ma réponse si longtemps. La raison à cela en est la suivante : d'abord, lors de la retraite d'Italie, en avril 1945, j'ai perdu toutes mes notes et carnets de vol et la reconstitution de mes heures de vol, autant qu'elle fût jusqu'à un certain point possible, reste très incomplète.
*Pour déterminer les heures avec l'Ar 234 lors du vol du 2 août 1944, il faut tenir compte du fait que l'interprétateur photo à Paris utilisait naturellement les heures locales de l'époque, ainsi que le MEZ (*Mittel-Europäische Zeit, *temps moyen européen). Nick Beale d'Exeter (GB) dit que les temps décodés sur ENIGMA, pour le décollage et l'atterrissage à Juvincourt, étaient 15h32 et 17h15. Il a trouvé ces heures dans le livre de Philippe Bauduin* Normandie 1944 - Les Photos de l'Avion-Espion *[cf* Aéro-Journal n° 16*]. J'ai eu ce livre par l'auteur avec lequel je suis en relation.*
*Dans ce livre se trouvent également des photos de mon ami Horst Götz qui, à cette époque, était mon supérieur et commandant d'escadrille et qui, à mon grand désespoir, est décédé il y a deux semaines [*c-à-d, fin décembre 2000*].*
Mes vols de reconnaissance en mars 1944 sur un Ju 88T (3 membres d'équipage) à partir de Toulouse-Francazal, au-dessus de St Martin, la Corse, Vicenza, qui me firent probablement survoler Marseille, eurent lieu les 19 et 22 de ce mois. Le 25 mars, ni Horst Götz, qui pilotait un Ar 240, ni moi n'avons effectué de mission au départ de St Martin en Méditerranée. Les 15, 17, 19 et 21 mars, Horst était par monts et par vaux, tandis que je photographiais, de concert avec un Ju 86R, les Pyrénées dans leur ensemble, car les tracés militaires espagnols et français n'étaient pas assez précis pour un éventuel front de défense.

Commentaires de J-C. Mermet :
Par une mauvaise interprétation de certaines données britanniques, je pensais que la photo d'Anelle-sur-Mer, portant l'heure de 16h32, était la première de la couverture aérienne. En fait, il semble qu'elle fasse partie de la dernière bande. Erich Sommer aurait alors effectué sa mission en sens inverse à celui décrit dans l'article ! Cela n'enlèvre rien à l'exploit !
Donc la mission aurait été, en réalité, la suivante : décollage de Juvincourt à 15h32 (MEZ). Avec un temps de 25 à 30 mn pour arriver au point de départ de la mission, nous obtenons 16h00 environ. Quarante minutes ayant été nécessaires à la couverture du secteur, cela donne 16h40 comme heure de fin de mission. Ajoutons 25 mn pour rentrer et l'avion atterrit bien à 17h15.
Toujours en rapport avec l'article, pour répondre aux lecteurs qui se sont étonnés de ce que le périscope pouvait se tourner vers l'avant, je leur indiquerai le rapport du 23.10.44, établi à Rechlin, qui donne les résultats obtenus conjointement avec le Lotfe 7K et le périscope, lors des essais de bombardement avec les Ar 234 140002 et 115. La supériorité du Lotfe 7K couplé au pilote automatique PDS 11 est indéniable : pour atteindre un objectif de 200 m de côté à partir de 6 500 m d'altitude à 550 km/h, il ne fallait que 4 bombes SC250 au lieu de 59 avec le périscope comme viseur et le Lotfe comme calculateur, ne donnant alors qu'altitude, vitesse/sol et traînée.

Précision de la rédaction :
le pilote d'essais en combinaison blanche figurant sur la couverture est Günther Eheim.

Ek

En ce qui concerne l'incident évoqué en troisième de couverture du dernier numéro et qui met en scène le capitaine Ek, je voudrais apporter les corrections suivantes.
L'incident avec le SC-406 s'est déroulé un peu avant minuit le 24 juin 1942 et Ek volait alors à bord du SB-4. Le 18 août et le 20 septembre, il pilotait le SB-9 et le 22 septembre, il effectua sa première mission avec le SB-10 et la seconde avec le SB-9.
Les marques de victoires avaient été peintes sur le SB-9 et non sur le SB-10. Elles étaient jaunes, comme le cercle entourant le canard.

Kari Stenman

Vampire de l'*Ardennes*

La photo du Vampire FB.5 (VX971) publiée en page 63 du dernier numéro ne représente pas un appareil du GC 1/4 *Dauphiné*, comme indiqué dans la légende, mais un oiseau beaucoup plus rare : un appareil du GC 4/4 *Ardennes*.
En juin 1950, les quatre groupes (1/4 *Dauphiné*, 2/4 *Lafayette*, 3/4 *Flandre* et 4/4 *Ardennes*) alignaient chacun 8 Vampire FB.5 sur la base de Friedrichshafen.

Le cas CAO

À propos de votre ouvrage sur les pilotes français de 1939-45, la victoire de M. Demazières du 5 juin 1940 sur l'avion CAO-200 revient souvent depuis quelque temps.
Cette histoire pourrait bien être différente de celle généralement admise par pas mal d'amateurs. En effet, mon ami Pierre Leyvastre, hélas aujourd'hui disparu, m'avait toujours dit que Demazières ne se rappelait pas de ce combat – un fait qui aurait pourtant marqué tout autre pilote...
Alors, de deux choses l'une :
– le CAO-200 n'a jamais participé à cette histoire;
– ce jour-là, il était piloté par quelqu'un d'autre (mais qui ?).
Il serait intéressant d'en savoir un peu plus un jour.

E. Mihaly (Doubs)

Transport 1940

Encore quelques précisions supplémentaires à propos du transport français de 1940 :
Au 1er juin, la SALC I/110 (section avions long-courrier) était basée à Tours, sous l'autorité de la ZOAN et sous les ordres du commandant Didier Daurat.
La SALC I/110 avait sous ses ordres quatre sections d'avions sanitaires (SAS), également basées à Tours :

– SAS n° 1	S/Lt Malet
– SAS n° 9	Cne de Gams
– SAS 8/110	Lt Bouchard
– SAS 22/110	Lt Carchereux.

Un Bloch 81 de l'une des sections d'avions sanitaires, en mai 1940. L'appareil arbore la croix rouge sur les ailes.

Siluranti

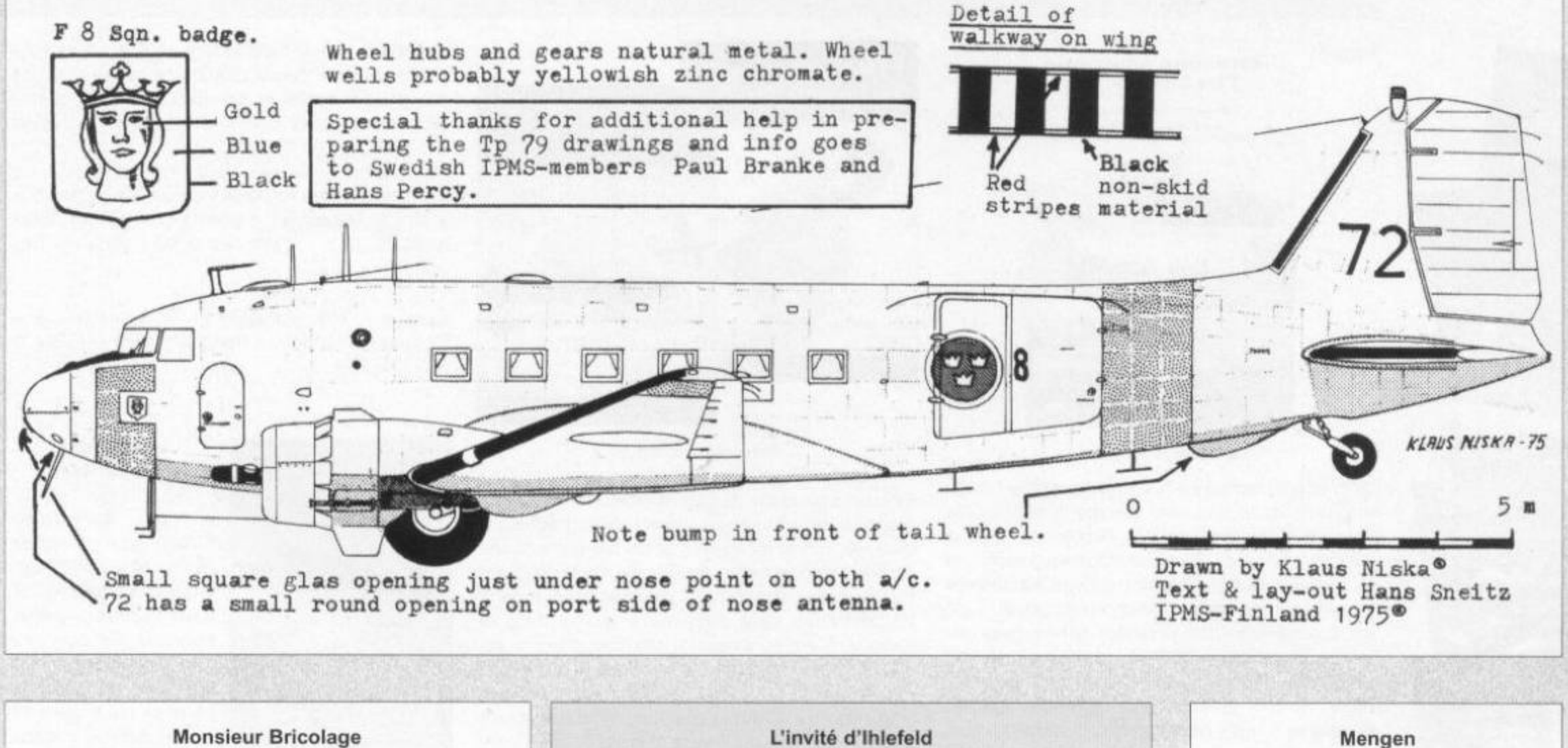
Me permettrez-vous d'apporter une petite remarque et une petite information supplémentaire à propos de votre article dans le numéro précédent, dans la mesure où elles pourraient intéresser d'autres lecteurs :
– au cours de l'opération « Pedestal », c'est le destroyer HMS Ledbury *sous le commandement du* Lieutenant-Commander *Roger Hill, qui très héroïquement et avec des efforts inouïs, sauva le pétrolier* Ohio *en le poussant littéralement jusque dans le port de La Valette, permettant ainsi le sauvetage et la récupération de sa précieuse cargaison de carburant pour la RAF;*
– le HMS Beduin *n'était pas un croiseur, mais un destroyer de la classe* Tribal, *mis en service en 1939, juste avant le début des hostilités. Il fut coulé alors qu'il était en remorque après avoir été gravement avarié précédemment.*

R. Gollier (Gimbergen, Belgique)

REÇU 5 SUR 5

Hugin et Mugin sont dans un bateau...

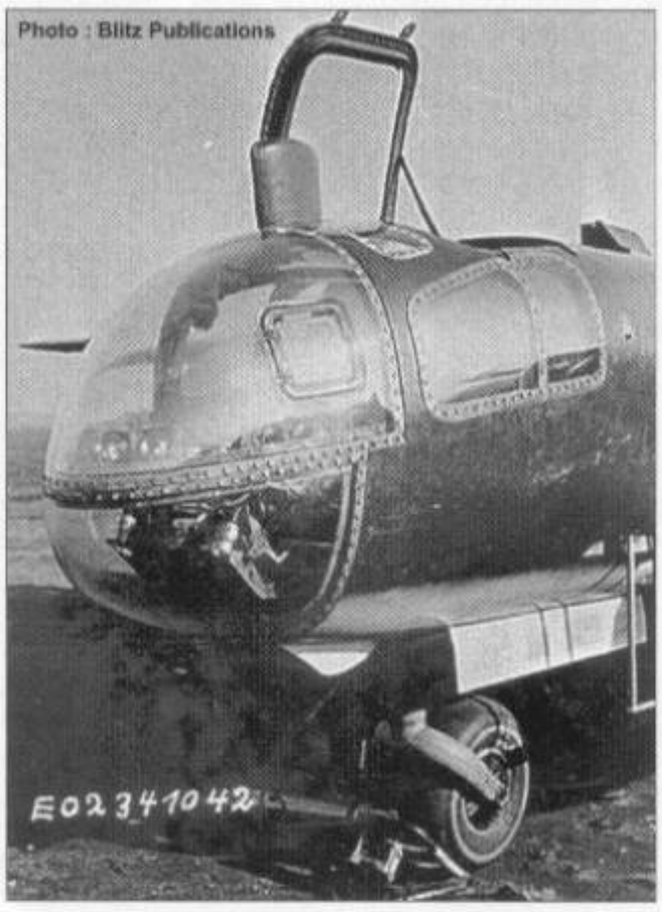
Suite à la parution dans le n° 16 de la mésaventure survenue au DC-3 de SIGINT suédois, plusieurs lecteurs nous ont demandé quelques informations supplémentaires concernant les marques portées par cet appareil.
Nous avons retrouvé dans nos cartons un ancien numéro de la revue *Mallari* (IPMS-Finlande) datant de juin 1975, qui présente plusieurs photos des deux DC-3 de SIGINT, ainsi qu'un dessin au trait de l'autre appareil, « Mugin », celui qui n'a pas été abattu. On notera toutefois la grande similitude des marques d'un avion à l'autre.



Monsieur Bricolage

À propos de l'article sur l'Arado 234 paru dans le n° 16 :
- ce ne sont pas des rivets (légende de la photo, page 16), mais des vis à tête large noyées comme sur le plexiglas du He 162 pour maintenir le joint d'étanchéité en caoutchouc;
- le pilote Selle (photo page 8) est en place co-pilote d'un Arado 232 (et non 234).

P. Couderchon



L'invité d'Ihlefeld

À propos du *Sergeant* Howard Squire dont vous avez brièvement évoqué le sort dans le n° 16 d'Aéro-Journal, il existe une série de photos de l'événement prises par le I.(J)/LG 2. J'en joins deux. N'étant pas très physionomiste, peut-être un de vos lecteurs pourra-t-il identifier les pilotes qui se pressent autour de leur chef et de l'aviateur britannique.
B. Schuster (Köln, D)

Mengen

En réponse à la question posée (voir Aéro-Journal n° 17) par un contrôleur aérien de l'aéroport de Mengen, j'ai le plaisir de vous donner ce renseignement.
La 11ème brigade de bombardement moyen équipée de B-26 Marauder a quitté la base de St-Dizier, fin septembre 1945, pour faire mouvement sur la base de Mengen. Les six groupes se composaient comme suit :

État-major à Meerburg

31ème escadre
GB 2/20 *Bretagne*
GB 1/22 *Maroc*
GB 1/19 *Gascogne*

34ème escadre
GB 2/52 *Franche-Comté*
GB 2/63 *Sénégal*
GB 1/32 *Bourgogne*

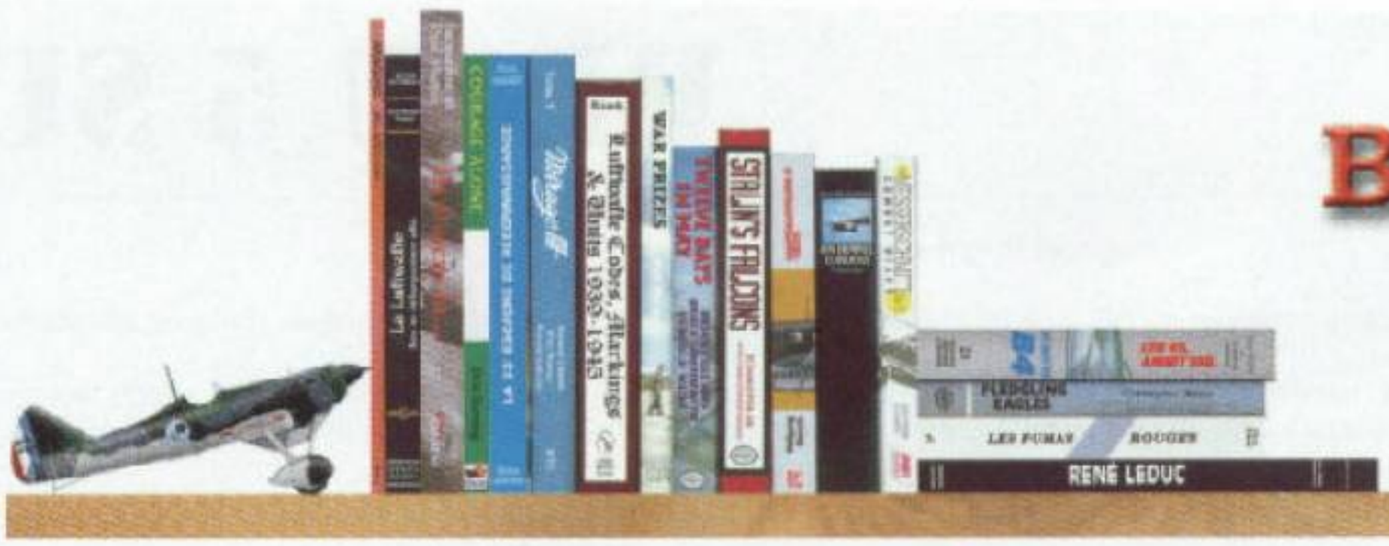
La compagnie de réparations CB152 à Messkirch.
La 11ème BBM a été dissoute en juin 46, pour faire place à la 62ème escadre de transport. Étant moi-même à l'état-major qui se trouvait à Alger-Maison Blanche, nous avions deux B-26 de liaison dont je me souviens, les n° 00 et 217.

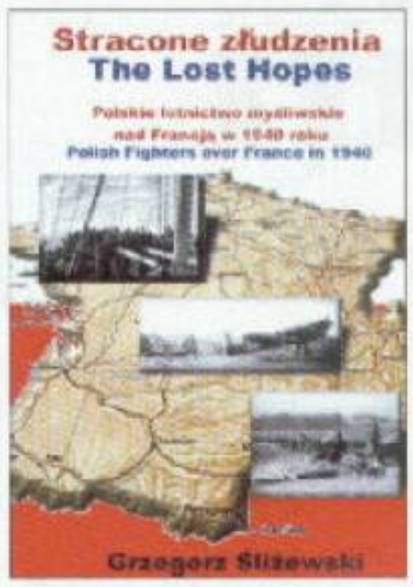
R. Valéry (Lieusaint, Seine-et-Marne)

Nouvelle adresse électronique (e-mail) :

aeroeditions@free.fr

Aéro Bibliothèque





Les espoirs trahis

Ce livre, petit format de 200 pages, retrace l'aventure, ou plus exactement comme le suggère le titre, les mésaventures des pilotes de chasse polonais en France. Rédigé à la fois en polonais et en anglais, il offre un point de vue totalement nouveau sur les relations franco-polonaises.

Les premiers pilotes polonais sont arrivés en France fin octobre 1939 et, le moins que l'on puisse dire, c'est qu'ils ont plutôt encombrés l'état-major français qu'autre chose. Tandis que les officiers sont logés dans des hôtels, sous-officiers et hommes du rang sont parqués dans les pavillons de la foire de Lyon à peine chauffés. Mal nourris et mal payés, ils finissent par se révolter. Il faut attendre la venue du général Sikorski fin janvier pour que la situation s'arrange.

Ce qui ressort de la suite, c'est qu'à aucun moment les Français n'ont envisagé d'appliquer les accords militaires franco-polonais du 4 janvier 1940. À une force autonome polonaise, ils ont toujours préféré l'intégration de petites patrouilles au sein des unités organiques de l'armée de l'Air. Les Français n'ont jamais réellement fait confiance aux Polonais, les considérant comme trop individualistes (c'est l'hôpital qui se moque de la charité !) et incontrôlables. Lionel de Marmier, qui servait d'officier de liaisons, n'en avait pas une très haute opinion. Sans doute, les Français leur reprochaient-ils leur rapide et totale déroute face à l'armée allemande.

L'auteur retrace ensuite l'histoire des patrouilles polonaises pendant la campagne, mais avec moins de détails que ne l'avait fait Jerzy B. Cynk dans son livre *The Polish Air Force at War* (Schiffer). Cependant, Grzegorz Slizewki publie un certain nombre de témoignages, dont certains sont pour le moins surprenants.

Selon Jan Zumbach, les pilotes français de l'escadrille de DAT de Châteaudun faisaient demi-tour dès qu'apparaissaient les chasseurs allemands. On remarquera simplement que de nombreuses déclarations de Zumbach ont souvent été accueillies avec scepticisme de la part même de ses anciens coéquipiers.

Les annexes comportent un résumé biographique de la plupart des pilotes de chasse polonais et la liste de leurs victoires (à manier avec précaution).

Seize pilotes polonais sont tombés en France, où ils étaient arrivés avec l'immense espoir de pouvoir partir à la reconquête de leur pays. Bien peu de ceux qui passeront en Angleterre auront un jour la chance de le revoir.

Disponible chez l'auteur.

Stracone Zludzenia, The Lost Hopes - G.Slizewski, Przyjazni 3, 75-693 Koszalin, Pologne - ISBN 83-914259-0-8

Néo-classicisme

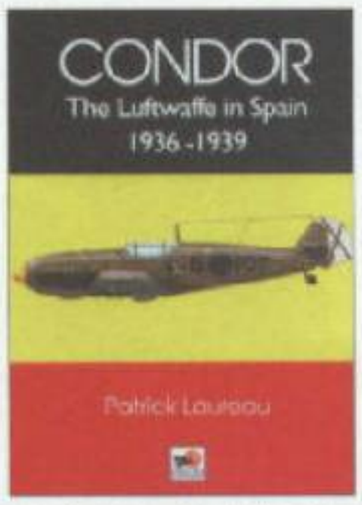
Edward Shacklady, auteur et éditeur bien connu, propose une nouvelle série monographique, quelque part à mi-chemin entre les publications de *Squadron* et celles de *Classic*. Le texte et les illustrations sont nettement plus denses que dans les premières, sans entraîner le lecteur dans le traitement encyclopédique des secondes. Il en résulte des ouvrages de quelque 160 pages (moyen format), illustrés de 170 photos environ, ainsi que de plusieurs pages de profils en couleur (et même en noir et blanc !), qui ressemblent à s'y méprendre à ceux d'*Air International* des meilleures années...

La mise en page est « victorienne » et donne au lecteur l'impression d'être revenu vingt-cinq ans en arrière.

Ces livres peuvent être considérés comme des ouvrages de vulgarisation susceptibles d'intéresser un large public, bien qu'au prix approximatif de 30 euros pièce, on ne puisse pas les classer parmi les publications bon marché.

On notera avec surprise que le Spitfire ne fait pas partie des projets à venir, pas plus que le P-51, même si on trouve l'incontournable Bf 109 en n° 2.

Hawker Hurricane (n° 1) et *Messerschmitt Bf 109* (n° 2) – E.Shacklady – Collection Classic WWII Aviation – Tempus Publishing Ltd, Stroud (GB).



El Condor pasa... et repassa

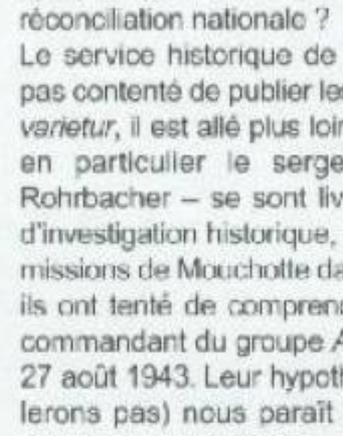
Voici un ouvrage nouveau consacré à cette unité mythique qu'est la légion Condor, quoique « nouveau » ne soit sans doute pas le qualificatif le plus approprié. Bien que l'éditeur prétende exactement le contraire sur le rabat de jaquette, il s'agit *pratiquement* d'une traduction en anglais du même livre du même auteur paru chez Lela Presse.

Il existe en effet quelques petites différences, en particulier dans la présentation et l'iconographie, mais elles sont mineures et en tout cas pas suffisantes pour détourner les francophones de l'édition française, ni les anglophones de celle de Schiffer datant de 1992.

Le lecteur sera sans doute étonné de voir de nombreuses photos d'avions allemands où ne figurent que des Espagnols et pas un seul membre allemand de la légion. C'est tout simplement parce que la plupart de ces photos ont été prises *après* la conclusion de la guerre d'Espagne, donc *après* le retrait de la légion Condor.

Par exemple, les He 46 du *Grupo* 3-G-11 (le « II » en chiffres romains indique l'appartenance à la 2ème escadrille) – photos n° 60 à 76. Elles n'ont tout simplement rien à faire dans un livre portant ce titre.

Condor - The Luftwaffe in Spain, 1936-39 – P.Laureau – Hikoki, Ottringham (GB) – ISBN 1-902109-10-4.



Les carnets dépoussiérés

À côté du *Grand Cirque*, les *Carnets de René Mouchotte* ont toujours fait pâle figure. Ces deux livres présentaient pourtant un témoignage de première main sur ces pilotes « qui avaient dit non », mais le second manquait de la verve et de la profondeur du premier. Aujourd'hui, on en comprend mieux les raisons.

« *Je viens d'apprendre par la radio l'incroyable nouvelle de la capitulation* ». C'est par cette phrase que débute l'édition originale (Flammarion, 1949) des *Carnets* de René Mouchotte.

Or, l'édition que vient de publier le SHAA, à partir des carnets prêtés par la famille Mouchotte, montre que cette première phrase était en fait : « ... *la capitulation de Pétain* ». Et tout est l'avenant. Dans l'édition de 1949, de nombreux passages ont été modifiés, arrangés, caviardés. Pour qui, pourquoi, qui cherchait-on à protéger ou à dénoncer ? Cette édition n'était-elle pas finalement un témoin de son époque, quatre ans après la fin de la guerre et la réconciliation nationale ?

Le service historique de l'armée de l'Air ne s'est pas contenté de publier les carnets *in extenso* et *ne varietur*, il est allé plus loin. Ses collaborateurs – et en particulier le sergent-chef Georges-Didier Rohrbacher – se sont livrés à un véritable travail d'investigation historique, d'abord pour replacer les missions de Mouchotte dans leur contexte. Ensuite, ils ont tenté de comprendre ce qui était arrivé au commandant du groupe *Alsace* en ce triste jour du 27 août 1943. Leur hypothèse (que nous ne dévoilerons pas) nous paraît bien étayée et sans nul doute, la plus probable.

Mais, René Mouchotte appartient à cette race des héros disparus, de Richthofen à Nungesser, en passant par Guynemer et Mermoz. Personne ne saura jamais exactement ce qui leur est arrivé. Et après tout, c'est aussi bien comme cela. Le mystère fait partie intégrante de leur gloire.

Quelques photos tirées de la collection personnelle de Henry Laffont viennent compléter celles fournies par le SHAA. Elles sont trop peu nombreuses, mais c'est – hélas – le lot de tous les livres sur les Français libres.

À l'inverse de la version « light » de 1949, celle-ci est à consommer sans modération.

Mes Carnets – Cdt R.Mouchotte – SHAA, Château de Vincennes, BP 110, 00481 Paris Armées – Prix : 149,00 F (22,71 euros).

Le coup de cœur du bimestre

« K par K »

Voici le second volume sur le Bf 109K publié par les Tchèques de Japo, et dédié aux camouflage et marques de ce modèle. Après un premier volume d'excellente tenue, on les attendait un peu au tournant : deux tomes consacrés à un modèle construit à quelque 600 exemplaires, il fallait être gonflé.

Première constatation : non seulement, il n'y a pratiquement aucune photo faisant doublon, mais en plus beaucoup sont inédites !

La partie sur le(s) camouflage(s) est bien documentée et on sent nettement que les auteurs ont travaillé ce sujet en profondeur, sans se contenter de répéter ce qui avait été écrit ailleurs. Nous sommes plus réservés en ce qui concerne les photos couleur de morceaux d'avions. Elles prouvent tout, elles ne prouvent rien: tout dépendant de la manière dont ces pièces ont été préservées des éléments, de la lumière et des réactions chimiques pendant cinquante ans. De même que photographier en noir et blanc des échantillons de peinture n'apporte pas grand chose, car ces photos sont réalisées dans des conditions idéales, sans reflets, avec des pellicules modernes et sur des surfaces sans commune mesure avec celles d'un avion. En plus, il faut être particulièrement doué pour reconnaître sur une photo d'époque la différence entre un « noir foncé » et un « noir clair », surtout quand le document est sous-exposé !

L'interprétation des photos en noir et blanc donne toujours lieu à des spéculations à n'en plus finir. En la matière, il faut rester très prudent et éviter d'énoncer des conclusions définitives.

Un chapitre est réservé aux marques de service. Il se révèlera très précieux pour les maquettistes, d'autant que les auteurs ont publié les formes officielles des stencils allemands de la période.

On trouve également une liste aussi complète que possible du sort de chaque Bf 109K produit – un véritable tour de force.

Cet ouvrage est illustré de 128 photos, dont 23 en couleur (beaucoup de morceaux d'épaves) et de 18 profils de belle facture.

Messerschmitt Bf 109K, camouflage & marking – T.Poruba, K.Mol – JaPo (Rép. tchèque) – Prix en France, aux environs de 135,oo F.

RAM
Une mémoire vive

Cet ouvrage luxueux, co-édité par l'armée de l'Air, retrace l'histoire de la 4ème région aérienne ou région aérienne Méditerranée (RAM), de ses origines (1er mai 1933) à sa dissolution (30 juin 2000). Parmi ses chefs, on y trouve quelques grands noms de l'armée de l'Air, comme Houdemon, Astier, Têtu, Mendigal, Delfino, Gauthier, Lanata et Bigot (le dernier), pour n'en citer que quelques-uns, preuve que ce commandement fut d'importance.

L'auteur, lieutenant-colonel à la BA 114, passe en revue les directions et organismes rattachés, puis s'attache à narrer un historique succint de chaque base aérienne dépendant de la RAM (parmi lesquelles Orange, Istres, Nîmes, Aulnat).

L'ouvrage de 160 pages, tout couleur, est soigneusement mis en page sur un papier de qualité. Les illustrations sont abondantes.

Comme en France tout finit par des chansons, l'auteur a ajouté un CD audio des œuvres de la Musique de la RAM. On peut donc lire ce livre en musique...

Le tirage est limité à 500 exemplaires.

Région Aérienne Méditerranée – Ouvrage réalisé sous la direction du Lt-col. Martin – disponible auprès de Mr. le gérant du cercle des officiers Saint-Exupéry, 21 rue de la Poudrière, 13100 Aix-en-Provence. Prix : 200 F + 35 F port (chèque à l'ordre de CATA Sud Bordeaux).

Pour commander tous vos nouveaux livres :

DRIVERS

La Librairie Passion

Passez commande de vos nouveaux livres : envoi en recommandé 48 h!

AVIATION FRANCAISE

-L'aeronautique Navale Française au Royaume Uni / JM Commeau (F) **170 F**

-Ils étaient là ... (l'armée de l'air sept 39-juin 40)/ J & P Martin (F) **399 F**

-Latecoere 298/ Morareau & Ledet (F) **190 F**

-Mes carnets Juin1940-Aout 43 / René Mouchotte (Réedit.)(F) **149 F**

-Breguet 690/691/693/695/700 (les Ailes de Gloire N°1 /Marchand & Takamori(F) **50 F**

-Bloch 151-157 (les Ailes de Gloire N°3)/Marchand & Takamori(F) **50 F**

-Camouflage et Marques N°1 Aviation Française 1938-1945 Aeroéditions (F) **79 F**

- Les Groupes "Lourds" au Combat Aeroéditions (F) **99 F**

-L'aviation Française en couleurs 1910-1960 / Avions Hors Serie (F) **220 F**

AVIATION ALLEMANDE

-Augsburg's Last Eagles (Eagle File N°3) / B Green (A) **250F**

- Messerschmitt Bf 109K (Japo) Camouflage & Marking (A) **175 F**

- Messerschmitt Bf 109 G (Muschroom Model Mag N°1) Michulec (A) **109 F**

-Messerschmitt Bf 110 (Walk Around N°23) (A) **129 F**

-Focke Wulf Fw 190 A/F (Walk Around N°22) (A) **129 F**

-Jagdgeschwader 2 Coll.Osprey Aviation Elite 1 / J Weal (A) **169 F**

-Dornier Do 217 (Warpaint N°24) (A) **95 F**

-Me 262 Volume 4 (Classic Publication) Smith & Creek (A) **389 F**

-Me 262 Volume 3 (Classic Publication) Smith & Creek (A) **389 F**

-Me 262 Volume 1(réédité) (Classic Publication) Smith & Creek (A) **389 F**

-Luftwaffe Secret Projects Strategics Bombers 1935-1945 **295 F**

AVIATION AMERICAINE

- Bandits over Bagdad (F117 in the Gulf Air) / Thompson (A) **195 F**

-B24 Liberator Units of the 15th Air Force (Combat Aircraft N°21(A) **125F**

-56 th Fighter Group Coll Osprey Aviation Elite 2 / R Freeman(A) **169F**

-P40 Warhawk Aces of the CBI / Aircraft of the Aces 35 (A) **125 F**

-TBD Devestator Units of the US Navy Combat Aircraft n° 19(A) **125 F**

-B26 Invader Units over Korea : Frontline Colours N°4 / W Thompson (A) **169 F**

-8th Fighter Command at War (Aircraft of aces Special N°31) O'Leary(A) **185 F**

-Night Wings USMC Night Fighters 1942-60 (A) **110 F**

Coll. Detail & Scale (A)**129 F le vol.**

-n° 66 PBY Catalina

-n° 65 F4F Wildcat

-Martin B26 Marauder (WarbirdTech N° 29) Johnsen (A) **129 F**

-Air War over North Viet Nam(Squadron Special) Toperczer (A) **119 F**

AVIATION ANGLAISE

-Spitfire, The History / EB Morgan & E Schacklady (A) **450 F**

-Sunderland Squadrons of WW2 / Combat aircraft n°20 (A) **125 F**

-Camouflages & Markings N°2 The Battle of Britain-RAF (May to Dec 1940) / Lucas (A) **165 F**

-Lancaster : Comprehensive guide for the modeller (A) **199 F**

Collection Warpaint (A) :

-n° 28Fairey Firefly **129 F**

-n° 27 de Havilland Vampire **185 F**

-n° 26 Bristol Blenheim **115 F**

-n° 24 Short Sunderland **105 F**

AVIATION ITALIENNE

- Italian Aces of WW2/Aircraft of the Aces 34 (A) **125 F**

ColL. Ali D'Italia (I/A) **110 F le vol**

-n°14 Savoia Marchetti SM 82

N°15 Piaggio P 108

-Ali e Colori N°3 Fiat G50 **89 F**

AVIATION PAYS DE L'EST

- Tupolev TB-3 & Petlyakov Pe-8 (F) **190 F**

-Black Cross/Red Star Vol1 Operation Barbarossa 1941/ Bergstrom & Mikhailov (A) **365F**

-Soviet X planes /Gordon & Gunston (A) **329 F**

DIVERS

-Collection Alas Espanolas(E):

Vol 1Canadaiir CL-215 & 215T **98F**

Vol 2 Casa CN 235 M **98F**

-Eagle Illustrated n°2 :Allies in the Pacific / T Tullis (A) **175 F**

-Mitsubishi Rikko Betty units in WWII (Combat aircraft N° 22)(A) **125 F**

- Camouflage & Markings The Israeli Air Force 1948-57/ R Ball (A) **165 F**

- l'Aviation Croate 1941-1945/ Frka, Novak & Pogacic (F) **350F**

Pour commander vos livres par correspondance

Passez commande par courrier sur papier libre, par téléphone, par fax ou par internet - Frais de port pour la France Métropolitaine : 30F jusqu'à 300F de commande, 45F au delà de 300F (Pour l'étranger nous consulter) - Paiement : par chèque à l'ordre de «Drivers», par CB, ou contre remboursement

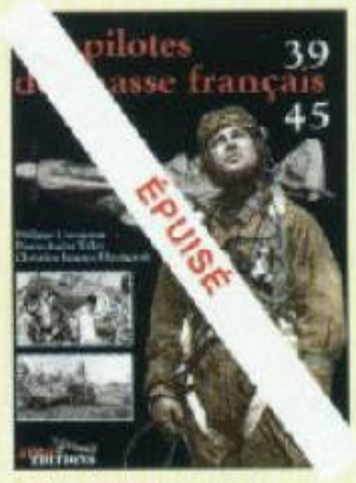
DRIVERS – 12bis, rue Baronie – 31000 TOULOUSE

Tél : 05 61 22 81 11 – Fax : 05 61 22 81 63

web : www.drivers.fr

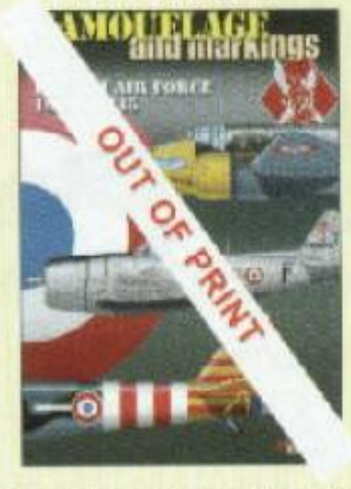
Au catalogue

Les groupes « lourds »
99,oo FRF + port
Métropole : 5,oo F – DOM/TOM & CEE : 7,oo F –
Autres pays : 9,oo F



Les Pilotes de Chasse Français 39/45
ÉPUISÉ
Aucune nouvelle édition n'est envisagée pour l'année 2001.

Camouflage et marques N° 1
79,oo FRF + port
Métropole : 5,oo FRF
DOM/TOM & CEE : 7,oo FRF
Autres pays : 9,oo FRF



Camouflage and markings #1
SOLD OUT

Ils étaient là...
399,oo FRF + port
Métropole : 40,oo FRF
DOM/TOM, CEE : 50,oo FRF
Europe autre : 60,oo FRF
Amériques, Afrique : 100,oo FRF
Asie, Océanie : 150,oo FRF

Abonnement

– Je sais pas où on est tombés, mais ça m'étonnerait qu'on trouve le dernier numéro d'Aéro-Journal !
– Je l'avais bien dit qu'on aurait dû s'abonner...

Prochain numéro

5 juin 2001

4 pages en plus
TOUT COULEUR

et plein d'autres trucs super-intéressants...

BON DE COMMANDE

à copier, à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry
32500 Fleurance

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 19 au n° 24 inclus** : France 29,73 euros (195,oo F) - CEE, Suisse, DOM-TOM 34,30 euros (225,oo F) - Autres pays 38,11 euros (250,oo F), air mail.

Je souhaite recevoir :

☐ __ **exemplaire(s) des n° 2 / 5 / 7 / 13 / 14 / 16** - Chaque numéro : 6,56 euros (43,oo F) port inclus (tous pays).

☐ __ **exemplaire(s) du livre *Camouflage et Marques Français 38/45*** - voir ci-dessus

☐ __ **exemplaire(s) de *Les Groupes Lourds au Combat*** - voir ci-dessus

☐ __ **exemplaire(s) du livre *Ils étaient là...*** - voir ci-dessus

Nom :_____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

Ci-joint, mon règlement de F. _____ **ou euros** _____ **(merci de préciser la devise)**

Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles)

Carte : Visa – MasterCard n° _____ **Date d'expiration :** _____

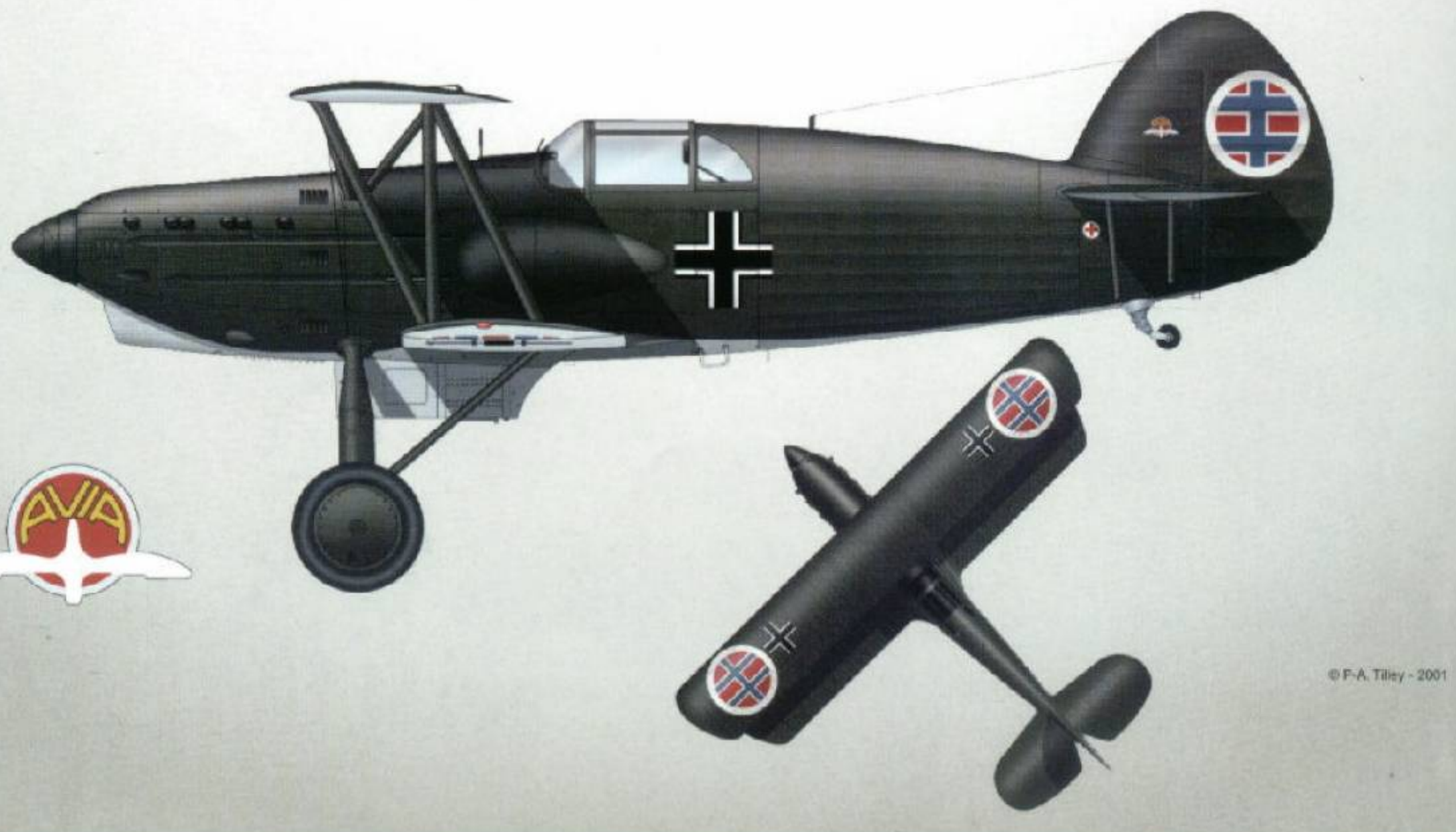
Fait à_____ **le**_____ **Signature**

Duel dans les Carpates

Si la campagne de Pologne a été au départ une affaire germano-polonaise, elle a aussi brièvement concerné la Slovaquie en septembre 1939. En effet, quand en mars 1939 la Tchécoslovaquie est démembrée, la Slovaquie tombe sous l'influence de l'Allemagne. Si la Bohême-Moravie (plus ou moins l'actuelle république Tchèque) devient un protectorat allemand, la Slovaquie devient un pays indépendant sous la conduite de l'archevêque Tiso. Cette indépendance est toute relative et la Slovaquie n'est ni plus ni moins qu'un pays satellite aux yeux des Allemands. La Slovaquie ayant une frontière commune avec la Pologne, elle se retrouve d'autant plus concernée par l'invasion allemande de la Pologne qu'une partie des troupes de la Wehrmacht est partie du territoire slovaque. Un corps d'armée slovaque comprenant 35 000 hommes est rattaché au *Heeresgruppe Sud*, mais sa participation restera symbolique et il ne pénétrera pas bien loin en territoire polonais, et uniquement pour « libérer » les populations slovaques se trouvant sous le « joug » polonais.

Aux côtés d'unités terrestres, la Slovaquie engage des unités aériennes. Ce sont en tout trois *Letka* (escadrilles) qui sont mobilisées. On retrouve une escadrille d'observation (N° 16) équipée de dix Letov 328 et deux de chasse (N° 39 et 45) équipées d'une vingtaine d'Avia B.534 en tout. Les Avia ont pour mission d'assurer la protection des Letov, qui en plus des sorties de reconnaissance, sont appelés à effectuer quelques missions d'appui. Les Avia sont parfois sollicités pour escorter des avions allemands, notamment des *Stuka* au cours de la première semaine du conflit. C'est au cours de cette première semaine de guerre que les Slovaques remportent leur unique victoire aérienne. Le 6 septembre, une patrouille d'alerte de trois Avia B.534 de la 45ème *Letka* décolle du terrain de Narsany. Les avions volent depuis quelques minutes quand les trois pilotes, le sergent Frantisek Hanovec et les caporaux-chefs Martin Ziaran et Viliam Sabinov surprennent un Lublin R.XIII. Cet appareil appartient à la 56ème escadrille d'observation et l'équipage est composé du lieutenant Edward Porada (observateur) et du sergent-pilote Marian Piasecki. Cette unité avait été rattachée à l'armée des Carpates et avait commencé ses vols de reconnaissance au-dessus de la Slovaquie dès le 2 septembre. Après une brève poursuite (l'Avia B.534 ayant une vitesse de pointe supérieure de près de 120 km/h sur le Lublin), le R-XIII est abattu d'une courte rafale et s'écrase près du village d'Ostravany près de Sabinov. Les deux aviateurs polonais sont tués au cours de l'engagement. Le vainqueur est le caporal-chef Ziaran. Même si Ziaran est le seul avoir tiré, la victoire est équitablement partagée entre les trois membres de la patrouille. Les Slovaques n'auront pas d'autre opportunité d'abattre un avion adverse et devront attendre près de deux ans, avec la campagne de Russie, pour remporter de nouvelles victoires. En effet, si un RWD-8 est revendiqué le 26 septembre par le sergent Grun, il ne lui sera jamais confirmé, parce que sa victime ne sera jamais retrouvée et que les archives polonaises restent muettes sur le sujet.

Przemyslaw Skulski

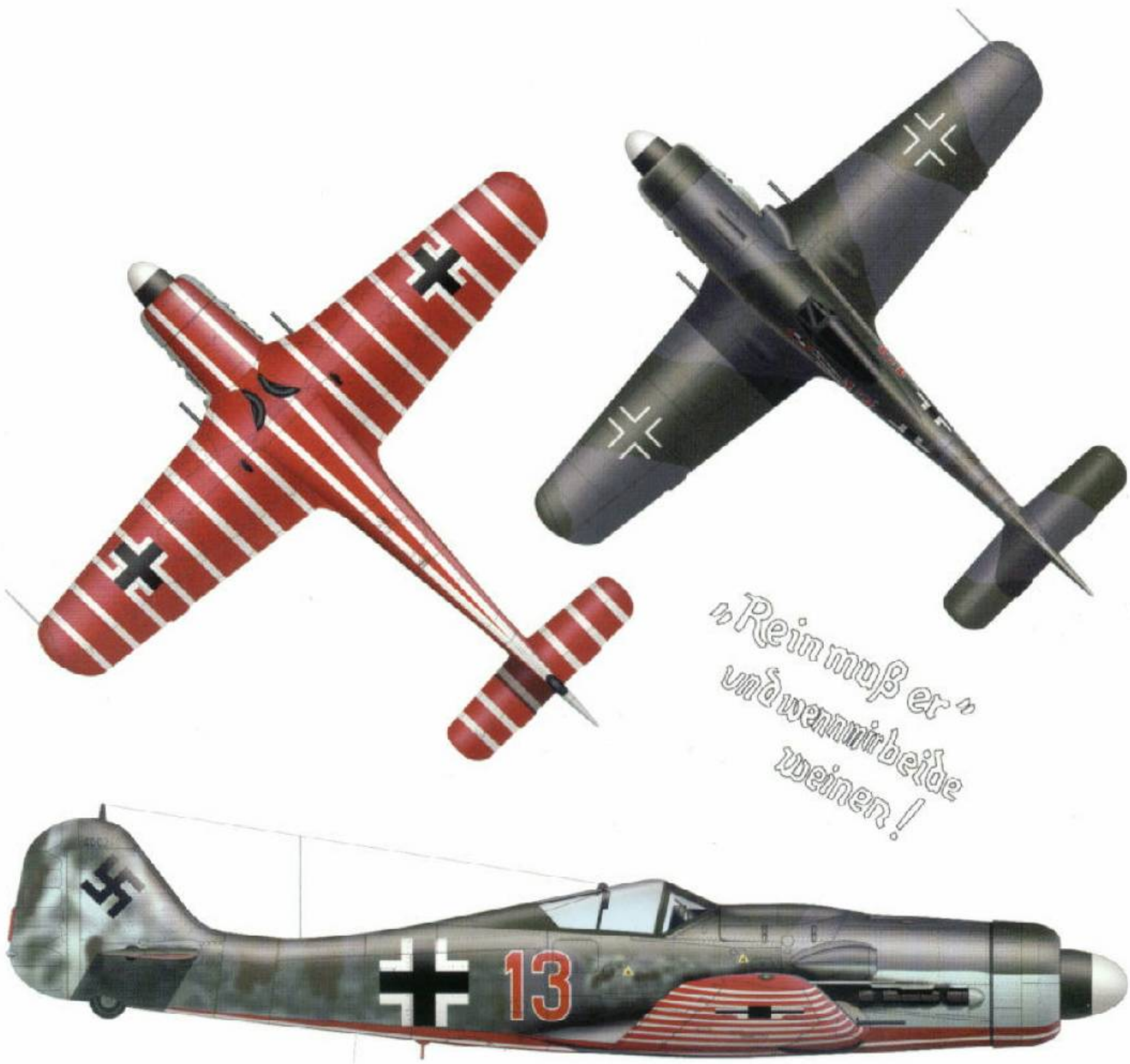


© F-A. Tilley - 2001

Die Papagei Staffel

Focke-Wulf Fw 190D-9 (Wk Nr. 400240)
JV 44 *Würger-Staffel* (escadrille de protection)
Ainring, 8 mai 1945.

Rein muß er und wenn wir beide weinen !
Il faut rentrer même si nous pleurons tous les deux !



„Rein muß er"
und wenn wir beide
weinen !